



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 350]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 11, 2017/भाद्र 20, 1939

No. 350]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 11, 2017/ BHADRA 20, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 18 अगस्त, 2017

संख्या.टीएमपी/5/2017-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद-द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से केपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/5/2017-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2017 के 21वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से नई स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 के अंतर्गत केपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 23 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 1 अगस्त, 2016 से प्रभावी महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की है। तत्पश्चात्, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्तूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवंबर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवंबर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत, महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में एमओएस द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों पर 5 नवंबर, 2016 को एक कार्यशाला का आयोजन किया गया था। केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के वरिष्ठ अधिकारियों ने उक्त कार्यशाला में भाग लिया।

4.1 केपीटी एमओएस द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों के अनुपालन में, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया है।

4.2. केपीटी द्वारा अपने 23 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में उठाये गए मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

(i). जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देश एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) एमपीटी अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 और भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग III, खंड-4) में प्राधिकरण द्वारा 15.11.2016 को राजपत्र संख्या 407 में अधिसूचित, के अंतर्गत केपीटी ने शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए भिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों का परिकलन कर लिया है और संलग्न है।

(ii). कुछ कार्गों के मामले में, दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिमानों का पालन नहीं किया जाता, और उसे केपीटी ने इस समय प्राप्त किये जा रहे उत्पादकता मानदंडों को ध्यान में रख कर आशोधित किया है। इसके अतिरिक्त, ब्रेक ब्लक कार्गों के मामले में, जहां अन्यथा किसी उपस्कर का प्रयोग नहीं किया जाता, और यह श्रम आधारित कार्गों होने की वजह से, उपस्करों के स्थान पर श्रम की लागत पर अतिरिक्त विचार किया गया है।

(iii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपेक्षित विभिन्न उपस्करों के किराया प्रभारों की दरें, उपस्करों के स्थानीय वितरकों से बजटीय दरों के माध्यम से प्राप्त दरों पर आधारित हैं और संलग्न हैं।

(iv). इसके अतिरिक्त, अपेक्षित कामगारों की विभिन्न श्रेणियों के श्रम प्रभारों की दरों को प्रति पाली औसत उपस्करों के लिए निकाली गई हैं और ये निम्नवत् हैं:-

	टिंडल	विंचमैन	(आरपीडब्ल्यू/एसएम)
मूल वेतन	26200	24750	22850
वी.डी.ए (40.40%)	10585	9999	9231
एचआरए (15%)	3930	3713	3428
एसडीए	110	110	110
धुलाई भत्ता	155	155	155
वाहन भत्ता	737	737	737
रोकड सब्सिडी	2340	2340	2340
समयोपरि भत्ता	18340	7425	6855
रात्रि भत्ता	5240	0	0
एन. नेविगेशन 3	6550	0	0
उजरती दर	0	12375	11425
नियत व्यक्तिक वेतन		1500	1500
योग	74187	63104	58631
पीएलआर @ 20%	1141	1141	1141
मूल वेतन + वीडीए का 11% एलएस ठेका	4046	3822	3529
मूल वेतन+वीडीए+एलएस के 1/8 की दर से सेवा निवृत्त लाभ	5104	4821	4451
मूल वेतन का 15% प्रासंगिक प्रभार सीजीएचएस	3930	3713	3428
कुल योग प्रति माह	88408	76601	71180
योग प्रति पाली	2947	2553	2373
टिप्पणी:-	श्रेणी 1 व 2 के लिए मूल वेतन का ओ.टी =70%, एनडब्ल्यूए=20% तथा एनएन=20%, श्रेणी 3 से 5 मूल वेतन का ओटी=30% तथा उजरती दर=50% तथा पुराने कर्मचारियों को नियत व्यक्तिगत वेतन 1200 से 1500 जो मूल वेतन का लगभग 5%।		

(v). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणियों के निष्पादन मानकों को दर्शने वाला विवरण नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	निष्पादन मानक प्रति दिन (एमटी)
	<u>शुष्क बल्क कार्गो</u>	
1	तैयार उर्वरक, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमेनियम नाइट्रेट आदि	8100
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर, रॉक फास्फेट	7300
3	खाद्यान्न और ऑयल एक्सट्रैक्शन्स	6000
4	गैर कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	12000
5	कोर्किंग कोयला	10800
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	15000
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट	12000
8	शेरेडिड स्क्रैप, पिन आयरन इनगॉट्स, एचबी लौह, अल्यूमीनियम इनगॉट्स और समान शुष्क कार्गो	4500
9	हैवी मेल्टिंग स्क्रैप और बोल्डर स्टोन्स	3200
10	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	7800
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	7800
12	नमक	12000
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	10000
	<u>ब्रेक बल्क कार्गो</u>	
1	वैग वाला कार्गो	2400
2	जम्बो वैग	2000
3	लौह और स्टील कोइलें	10800
4	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	4000
5	लौह और स्टील पाइप	3000
6	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे ठ्यूबें, बीम और वायर रॉड	2700
7	लकड़ी के लट्टु-नरम	2400
8	लकड़ी के लट्टु- सख्त	3000
9	ग्रेनाइट और मार्बल	2700

(vi). विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग परिचालनों और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित दरें नीचे दी जा रही हैं:

(क). शुष्क बल्क कार्गो:

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी	एसएच-एम1	एसएच-एम2	एसएच-एम3	एसएच-एम4	एसएच-एम5
1	तैयार उर्वरक, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमेनियम नाइट्रोट आदि	64	16	68	76	16	84
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर, रॉक फास्फेट	71	13	75	84	17	93
3	खाद्यान्न और आँयल एक्स्ट्रैक्शन्स	87	21	92	102	21	113
4	गैर कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	65	11	65	62	21	86
5	कोर्किंग कोयला	72	12	73	78	24	96
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्रिकां, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	52	8	65	69	17	82
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट	65	11	65	62	21	86
8	शरेडिंग स्क्रैप, पिन आयरन इनगॉट्स, एचबी लौह, अल्यूमीनियम इनगॉट्स और समान शुष्क कार्गो	129	0	108	-	56	198
9	हैवी मेल्लिंग स्क्रैप और बोल्डर स्टोन्स	179	0	150	-	78	248
10	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	67	12	71	79	16	90
11	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	67	12	100	109	24	122
12	नमक	65	11	65	71	21	88
13	अल्यूमिनिया, पिंग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	52	13	78	84	25	82

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी	एसएच-एम1	एसएच-एम2	एसएच-एम3	एसएच-एम4
1	बैग बंद कार्गो	187	81	81	157	157
2	जम्बो बैग	190	44	44	176	175
3	लौह और स्टील एचआर कायल	75	-	31	114	114
4	लौह और स्टील कायल		31			
5	लौह और स्टील सीआर कायल	129	-	53	180	180
6	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	176	69	83	243	0
7	लौह और स्टील पाइप <3 मीटर	189	55	-	194	194
8	लौह और स्टील पाइप >3 मीटर	137	40	-	255	255
9	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे ट्यूबें, बीम और वायर रॉड	183	49	62	207	207
10	लकड़ी के लट्टे-नरम	199	0	139	-	335

11	लकड़ी के लट्टे- सख्त	142	0	111	0	274
12	ग्रेनाइट और मार्बल	215	51	-	190	242
13	खाली कंटेनर	-	-	-	-	-
14	परियोजना कार्गों	-	-	-	-	-
15	आरओ-आरओ को छोड़कर मोटर वाहनों	-	-	-	-	-
16	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	-	-	-	-	-

* दरमान में निम्नलिखित संक्षिप्तियों का प्रयोग किए गए हैं:

एसटी- डीबी- स्टीवडोरिंग परिचालन – शुल्क बल्क

एसएच – एम1 – तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 1 – परेषिती के परिसर में सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर कार्गो उताराई।

एसएच – एम2 – तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 2 – ट्रक पर (होपर के बिना) उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो

एसएच – एम3 – तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 3 - ट्रक पर होपर के माध्यम से उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो

एसएच – एम4 – तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 4 – घाट पर उतारा गया और ट्रकों में लादा गया और परेषिती परिसर को भेजा गया कार्गो

एसएच – एम5 – तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 5 - घाट पर उतारा गया और ट्रकों में लादा गया और भंडारण यार्ड को परिवहन किया गया कार्गो

एसटी – डीडी- स्टीवडोरिंग परिचालन – ब्रेक बल्क

एसएच – एम1 – तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 1 – परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर उतारा गया कार्गो

एसएच – एम2 – तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 2 – घाट पर उतारा गया और ट्रकों में लादा गया और परेषिती परिसर अथवा विलोमतः भेजा गया कार्गो

एसएच – एम3 – तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 3 - ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में अथवा विलोमतः परिवहन किया गया कार्गो

एसएच – एम4 – तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 4 - घाट पर उतारा गया और ट्रकों में लादा गया तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड अथवा विलोमतः परिवहन किया गया कार्गो

(vii). प्रस्तावित प्रशुल्क प्रस्ताव बोर्ड आगामी बैठक में केपीटी के न्यासी मंडल के समक्ष रखे जायेंगे और उन्हें बोर्ड के अनुमोदन की प्रत्याशा में इसके साथ भेजा जाता है। प्रस्तावित प्रशुल्क प्रस्ताव को बोर्ड के अनुमोदन की संसूचना और उसके कार्यवृत्त उनको अंतिम रूप देते ही तत्काल भेज दिये जायेंगे।

(viii). प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत महापत्तन न्यासों के प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों कार्गों के लिए विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए निकाले गए प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क पर सुविचार कर अनुमोदन करें।

5.1. केपीटी के प्रस्ताव की आरंभिक जांच करने पर यह पाया गया कि केपीटी ने प्रस्तावित प्रारूप दरमान विषयक प्रस्ताव की लागू सोपाधिकताओं के बिना केवल अप्रक्रिय प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने बोर्ड का अनुमोदन नहीं भेजा है। चूंकि मामले के प्रसंस्करण के लिए बोर्ड का अनुमोदन और दरमान अनिवार्य हैं, हमने 06 जनवरी, 2017 के अपने पत्र के द्वारा केपीटी को सूचित किया कि वह प्रस्ताव के प्रसंस्करण के लिए निम्नलिखित दस्तावेज़ प्रस्तुत करें:-

- (i). प्राधिकरण को प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के साथ प्रारूप दरमानों के साथ-साथ प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के लिए उनकी सूची।
- (ii). विषयक प्रस्ताव के बारे में बोर्ड के अनुमोदन की प्रति।

5.2. हमारे 06 जनवरी, 2017 के पत्र के प्रत्युत्तर में, केपीटी ने अपने 07 फरवरी, 2017 के पत्र संख्या एफए/कॉस्ट/स्टीवडोर/61 के द्वारा सूचित किया कि प्राधिकरण स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रक्रिय प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए समान सोपाधिकताएं बना रहा है। पत्तन ने आगे और सूचित किया कि बोर्ड के संकल्प की प्रति बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की पुष्टि के बाद भेज दी जाएगी।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी के 23 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे 6 जनवरी, 2017 के पत्र के द्वारा भेजी गई।

7. हमें किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से 23 दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई, सिवा कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) के। विषयक प्रस्ताव पर केएसएएल से उसके 28 जनवरी, 2017 के ई-मेल के द्वारा प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केपीटी को भेजा गया। केपीटी ने इस मामले की अंतिमता तक उसका उत्तर नहीं दिया।

8. इस मामले में केपीटी परिसर में 22 फरवरी, 2017 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाईट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई के दौरान, केपीटी और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

9.1. जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान सहमति बनी, हमने अपने 24 फरवरी, 2017 के पत्र के द्वारा, केपीटी को संयुक्त सुनवाई के दौरान उठे निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया:-

- (i). संयुक्त सुनवाई में, कांडला पोर्ट स्टीवडोर एसोसिएशन (केएसए) ने केपीटी से विंच प्रचालक के साथ और विंच प्रचालक के बिना अप्रक्रिय प्रशुल्क का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया। केपीटी को केपीएसए के अनुरोध का परीक्षण करना होगा और यदि आवश्यक लगे तो संशोधित प्रशुल्क का प्रस्ताव करें।
- (ii). जैसा संयुक्त सुनवाई में सूचित किया गया, केपीटी एनआईटी के अनुसार बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग प्रचालन में टिंडल की तैनाती को ध्यान में रखकर अपने प्रस्ताव का संशोधन कर सकता है और 9 मार्च, 2007 तक संशोधित प्रस्ताव करें।
- (iii). साथ ही साथ, केपीटी को संशोधित प्रस्ताव की प्रति प्राधिकरण को भेजने के साथ-साथ उन सभी संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को 3 दिन में टिप्पणियों के लिए भेजनी होगी जिन्होंने संदर्भाधीन मामले में परामर्श में भाग लिया। तत्पश्चात् केपीटी को संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा दी गई टिप्पणियों पर तीन दिन के भीतर उत्तर देना होगा।

9.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को केपीटी द्वारा दायर किये जाने वाले संशोधित प्रस्ताव पर हमारे 24 फरवरी, 2017 के द्वारा अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, पत्तन और प्राधिकरण को केपीटी से संशोधित प्रस्ताव की प्राप्ति की तारीख से 3 दिन के भीतर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

10.1. ऊपर पैरा 9.1 में दिये गए पहले और दूसरे बिंदु के संदर्भ में केपीटी ने 09 मार्च, 2017 के अपने पत्र के साथ बल्क कार्गो के स्टीवडोर परिचालन में टिंडल की तैनाती करते हुए और स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए विंच प्रचालक के साथ और विंच प्रचालक के बिना शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो की विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

10.2. ऊपर पैरा 9.1 में संदर्भित तीसरे बिंदु के संदर्भ में, केपीटी ने अपने 9 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा यह पुष्टि भी की कि कथित संशोधित प्रस्ताव, संशोधित अनुलग्नकों के साथ, सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेज दिया गया है।

10.3. केपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव के मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:-

- (i). केपीटी को न्यासी मंडल ने अपने 06 जनवरी, 2017 के बोर्ड संकल्प संख्या 135 के द्वारा शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रशुल्क प्रस्ताव को अनुमोदित करने का संकल्प किया है।
- (ii). केपीटी ने पुनः दोहराया है कि विभिन्न श्रेणियों के लिए अपेक्षित कामगारों के लिए श्रम प्रभारों की दरें दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में प्रति पाली औसत परिलब्धियों के आधार पर निकाली गई थीं, इसलिए उन्हें पुनः दोहराया नहीं गया है।
- (iii). संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी टिंडल की श्रम लागत के परिकलन, केपीएसए द्वारा किये गए अनुरोध पर विंच प्रचालक के साथ और विंच प्रचालक के बिना लागत परिकलन को अंतर्विष्ट करते हुए संशोधित किया है। इसके अतिरिक्त, शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों को भी 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2017-केपीटी में किये गए अनुमोदन में अंतरिम व्यवस्था के तौर पर तदर्थ दर को भी आशोधित किया है।
- (iv). केपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंटो के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के निष्पादन मानक नीचे दिये जा रहे हैं।

(क). शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा जारी वर्धिग नीति दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा निर्धारित के अनुसार होंगे।

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो:

केपीटी ने अपने दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में दिये गए निष्पादन मानकों को दोहराया है। अतः फिर से पुनः उद्धरण नहीं किया है।

- (v). विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोर परिचालनों और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित प्रारूप दरमान नीचे दिये जा रहे हैं:-

(क). शुष्क बल्क कार्गो:

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी विंच मैन के साथ	एसटी-डीबी विंच मैन के बिना
1	तैयार उर्वरक, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमेनियम नाइट्रेट आदि	66	61
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर, रॉक फास्फेट	73	68
3	खाद्यान्त और औयल एक्सट्रेक्शन्स	89	83

4	गैर कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	66	62
5	कोर्किंग कोयला	73	68
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	53	49
7	बेंटोनाइट और बाक्साइट	66	62
8	शरेडिड स्क्रैप, पिन आयरन इनगॉट्स, एचबी लौह, अल्यूमीनियम इनगॉट्स और समान शुष्क कार्गों	132	124
9	हैवी मेलिंग स्क्रैप और बोल्डर स्टोन्स	184	172
10	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	69	64
11	चूनापथर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गों	69	64
12	नमक	66	62
13	अल्यूमिनिया, पिंग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गों	53	49

टिप्पणी: केपीटी ने तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरमानों को अपने दिसंबर, 2016 में यथा प्रस्तावित दरमानों को ही दोहराया है अतः पुनरुद्धरित नहीं किया जाता है।

(ख). ब्रेक बल्क कार्गों

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी बिना विच मैन
1	बैग वाला कार्गों	173
2	जम्बो बैग	174
3	लौह और स्टील एचआर कोइलें	72
4	लौह और स्टील कोइलें	
5	लौह और स्टील सीआर कोइलें	123
6	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	167
7	लौह और स्टील पाईप <3 मीटर	173
8	लौह और स्टील पाईप >3 मीटर	126
9	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे ठूबें, बीम और वायर रॉड	169
10	लकड़ी के लट्टे-नरम	185
11	लकड़ी के लट्टे- सख्त	131
12	ग्रेनाइट और मार्बल	203
13	खाली कंटेनर	-
14	परियोजना कार्गों	-
15	आरओ-आरओ को छोड़कर मोटर वाहनों	-
16	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	-

टिप्पणी: केपीटी ने तट स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए दरमानों को अपने दिसंबर, 2016 में यथा प्रस्तावित दरमानों को ही दोहराया है अतः पुनरुद्धरित नहीं किया जाता है।

10.3. पैरा 9.2 में संदर्भित बिंदु की कार्रवाई के संबंध में हमें किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से हमारे 06 अप्रैल, 2017 के अनुस्मारक के बावजूद कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

11.1. 23 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव और 09 मार्च, 2017 के संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी को हमारे 1 मई, 2017 के पत्र के द्वारा 10 मई, 2017 तक सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था, उसके बाद 16 मई, 2017 और 6 जून, 2017 को अनुस्मारक भी भेजे गए। केपीटी ने 16 जून, 2017, 11 जुलाई, 2017 और 13 जुलाई, 2017 के अपने पत्रों द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर देते समय, केपीटी ने अपने पूर्व के प्रस्ताव के बारे में विदेशी और तटीय कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क और दिशानिर्देशों से अनभिप्रेत विचलन भेजे। संशोधित प्रशुल्क की मुख्य बातें अनुवर्ती पैराओं में रखी गई हैं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केपीटी के उत्तर का सार नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण	केपीटी से प्राप्त उत्तर
1.	<u>उत्पादकता प्रतिमान</u>	
(i). (क).	न 23 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में और न हीं 9 मार्च, 2017 के संशोधन प्रस्ताव में कंटेनर संबंधी स्टीवडोरिंग परिचालनों के अपफ्रंट निर्धारण का कोई प्रस्ताव है जबकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश, 2016 में कंटेनर परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए विशिष्ट प्रतिमान रखे गए हैं [अनुलग्नक-X (क्रमांक 8 और 9)] कंटेनरों के अँनबोर्ड परिचालन के लिए एनएमपीटी प्रशुल्क अपनाने के दिनांक शून्य, जनवरी, 2017 के केपीटी के प्रस्ताव को और हमारे प्रश्न के उत्तर में केपीटी 24 फरवरी, 2017 के उत्तर को देखते हुए और केपीटी को हमारे 3 मार्च, 2017 के पत्र संख्या टीएएमपी/8/2017-केपीटी द्वारा यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया कि क्या जनवरी 2017 का प्रस्ताव वापस ले लिया गया है। केपीटी का उत्तर प्रतीक्षित है।	कंटेनरों के परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का तारीख शून्य जनवरी, 2017 के द्वारा कांडला में कंटेनर टर्मिनल परिचालन 28 जनवरी, 2017 से आरंभ होने को देखते हुए वापस ले लिया गया।
(i). (ख).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.3 शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए उत्पादकता प्रतिमान अनुबद्ध करता है। कुछेक वस्तु वर्ग के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रतिमान इन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार नहीं है। व्यौरा इस प्रकार है:- शुष्क बल्क कार्गो के लिए :	एमओएस द्वारा निर्धारित मानदंड निर्दर्शी हैं। इसके अतिरिक्त, कांडला में कार्गो का प्रहस्तन या तो पोत क्रेनों द्वारा, विभिन्न प्रकार की तट क्रेनों यानी 12 एमटी/16 एमटी/25 एमटी और या फिर 60 एमटी/100 एमटी की एचएमसी द्वारा किया जाता है। इसके अतिरिक्त, कांडला में अनुज्ञय ड्राफ्ट के हवाले से वर्ध प्रतिबंध भी है और कुछेक वर्थों पर एचएमसी के कार्य करने पर भी रोक है। इस प्रकार, इन स्थानीय प्रचालन प्रतिबंधों और स्थितियों पर उक्त प्रस्ताव में उत्पादकता प्रतिमानों पर विचार करते समय ध्यान में रखा गया है।

क्र.सं.	वस्तु	एमओएस द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार	केपीटी द्वारा पाया सुविचारित
1.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट तांबा	5840	5000□

		सांद्र, सीमा और जिंक अयस्क				
2.	बेंटोनाइट और बाक्साइट	5840	4000			
3.	कतरन रही	2100	1500			
4.	चूना पत्थर, डोलोमाइट, किंलंकर, मिट्टी, रेत और इस प्रकार का अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600			
ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:					(प्रति हक)	
क्र.सं	वस्तु	एमओएस द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार	केपीटी द्वारा पाया सुविचारित			
1.	बड़े बोरे	560	266			
2.	लौह और इस्पात एचआर कॉयल	1360	1200			
3.	लौह और इस्पात सीआर कॉयल	1360	700			
4.	लौह और इस्पात प्लेट और स्लैब	280	444			
5.	लौह और इस्पात पाईप < 3 मीटर	□80	266			
6.	लौह और इस्पात पाईप > 3 मीटर	280	366			
7.	टिम्बर लट्टे-सख्त	480	400			
8.	ग्रेनाइट और मार्बल	500	360			
<p>केपीटी ने बताया है कि कुछेक कार्गो के प्रहस्तन में बाधाओं को देखते हुए उत्पादकता मानकों को संतुलित कर दिया गया है। केपीटी ने यह भी बताया है कि संतुलित उत्पादकता मानदंडों को वर्तमान में केपीटी प्राप्त कर रहा है। इसलिए, केपीटी, पिछले 3 वर्षों में केपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक उत्पादकता प्रस्तुत की है और उसने प्रत्येक वस्तु वर्ग के लिए निर्धारित मानदंडों से विचलन को उचित बताने के लिए कार्गो प्रहस्तन में बाधाओं की सूची भी दी है।</p>						
(i).	केपीटी ने बेंटोनाइट और बाक्साइट के लिए भिन्न उत्पादकता मानदंड 4000 टन प्रति पाली का प्रस्ताव किया है। केपीटी यह स्पष्ट करे कि वस्तु वर्ग, अर्थात् लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट,	इस कार्गो का घनत्व इस वस्तु वर्ग अर्थात् लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट, बेंटोनाइट और बाक्साइट, ताम्बा सांद्र, सीमा और जिंक अयस्क में अन्य कार्गो की तुलना में कम होने के आधार				

(ग).	बेंटोनाइट और बाक्साइट, ताम्बा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क के अंतर्गत दिशानिर्देशों में उत्पादकता मानदंड होने के बावजूद बेंटोनाइट और बाक्साइट को अलग से श्रेणीबद्ध करने के कारण क्या है।	पर बेंटोनाइट और बाक्साइट के लिए अलग मानदंडों का प्रस्ताव किया गया है।
(i). (घ).	केपीटी ने कुछेक कार्गो वर्गों के लिए भिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है यद्यपि दिशानिर्देश उल्लेख करते हैं कि संगत विधि लागू नहीं होती, अर्थात् विधि 1 और 3 बोराबंद कार्गो पर लागू नहीं होती। केपीटी को भिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत प्रशुल्क प्रस्तावित करने का आधार बताना होगा जहां प्रहस्तन के लिए विधियां लागू नहीं होती।	जबकि कुछेक कार्गो ग्रुपों के मामले में विधि 1 और 3 लागू नहीं होती फिर भी अन्य कार्गो ग्रुपों के मामले में यद्यपि दिशानिर्देश विधि 1 और 3 के लागू नहीं होने का उल्लेख करते हैं, उन्हें कार्गो प्रहस्तन प्रतिमानों के वास्तविक आधार पर लागू किया गया है ताकि उत्पादकता मानदंड प्राप्त किये जा सकें। इस तरह, प्रस्ताव को विधि 1 और 3 के लागू न होने की हद तक आशोधित किया गया है बैग बंद कार्गो, टिम्बर लॉग सख्त और टिम्बर लॉग सॉफ्ट लागू न होने की हद तक आशोधित किया गया है। तथापि, इस प्रस्ताव को जुम्बों बैग और ग्रेनाइट तथा मार्बल के लिए विधि 2 तथा 4 (दिशानिर्देशों में यथा-अंतर्विष्ट) लागू न होने की हद तक आशोधित नहीं किया जा रहा है।
(ii).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-VII क्रमांक 2.5, 2.5 और 2 लौहा और इस्पात-कॉयल और स्लैब, लोहा और इस्पात-पाइप व ट्यूब, प्लेट और ग्रेनाइट तथा मार्बल के लिए प्रत्येक में प्रति पाली 2 नग हुक की संख्या का उल्लेख करता है। तथापि केपीटी ने उक्त कार्गो के लिए 3, 3 और 2.5 हुकों का प्रति पाली प्रयोग को सुविचार में लिया है। केपीटी पुष्टि करे कि उसके द्वारा सुविचारित हुकों की संख्या दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अतिरिक्त है।	यह पुष्टि की जाती है कि केपीटी द्वारा सुविचारित हुकों की संख्या दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अतिरिक्त सही है।
(iii).	<p><u>स्टीवडोरिंग के लिए उपस्कर किराया लागत:</u></p> <p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 3.5.6 अनुबद्ध करता है कि उपस्कर किराया लागत का आकलन प्रचलित किराया लागत के आधार पर किया जायेगा। केपीटी ने उपस्कर किराया लागत का आकलन प्रति पाली आधार पर प्रत्येक वस्तु के लिए अलग से शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों के लिए अलग से किया है और तदनुसार केपीटी ने 10 टन लॉग ग्रैवर के लिए ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत 37,500/-रु. प्रति पाली किराया लागत पर विचार किया है। तथापि, केपीटी ने इसके साध्य के तौर पर कोई दस्तावेज़ प्रस्तुत नहीं किया है। केपीटी 37,500/-रु. के किराये की यूनिट दर के समर्थन में दस्तावेज़ी साध्य दे।</p>	<p>प्रत्येक 10 टन लॉग ग्रैवर की 15000/-रु. प्रति पाली उच्च लागत का साध्य पहले ही दे दिया गया है। 37,500/- रु. की प्रति पाली लागत राशि 2.5 हुक प्रति पाली के आधार पर निकलती है यानी $15000/-\text{रु.} \times 2.5 = 37,500/-\text{रुपए}$।</p> <p>जहां तक तट पर डीएफएलटी 30 टन लगाये जाने का संबंध है, केपीटी ने अपने 13 जुलाई, 2017 के ई-मेल के द्वारा बताया है कि एचआर, सीआर कॉयलों और अनिर्दिष्ट लोहा और इस्तात जैसे ट्यूब, बीम और तार रॉड का प्रहस्तन करते समय ऐसे कार्गों को पहले तट पर उतारा जाता है और बाद में ट्रकों पर लादा जाता है ताकि बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके और परिचालन भी सुरक्षित हो। यदि ऐसे कार्गों को सीधे ट्रालरों पर उतारा जायेगा तो कार्गों को क्षति पहुंचने के अवसर होते हैं। इसके अतिरिक्त, उत्पादकता भी कम होगी।</p> <p>इसके अतिरिक्त, केपीटी ने अपने 13 जुलाई, 2017 के ई-मेल के द्वारा यह पुष्टि की है कि लोहा</p>
(ग).	बेंटोनाइट और बाक्साइट, ताम्बा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क के अंतर्गत दिशानिर्देशों में उत्पादकता मानदंड होने के बावजूद बेंटोनाइट और बाक्साइट को अलग से श्रेणीबद्ध करने के कारण क्या है।	पर बेंटोनाइट और बाक्साइट के लिए अलग मानदंडों का प्रस्ताव किया गया है।
(i). (घ).	केपीटी ने कुछेक कार्गो वर्गों के लिए भिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है यद्यपि दिशानिर्देश उल्लेख करते हैं कि संगत विधि लागू नहीं होती, अर्थात् विधि 1 और 3 बोराबंद कार्गो पर लागू नहीं होती। केपीटी को भिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत प्रशुल्क प्रस्तावित करने का आधार बताना होगा जहां प्रहस्तन के लिए विधियां लागू नहीं होती।	जबकि कुछेक कार्गो ग्रुपों के मामले में विधि 1 और 3 लागू नहीं होती फिर भी अन्य कार्गो ग्रुपों के मामले में यद्यपि दिशानिर्देश विधि 1 और 3 के लागू नहीं होने का उल्लेख करते हैं, उन्हें कार्गो प्रहस्तन प्रतिमानों के वास्तविक आधार पर लागू किया गया है ताकि उत्पादकता मानदंड प्राप्त किये जा सकें। इस तरह, प्रस्ताव को विधि 1 और 3 के लागू न होने की हद तक आशोधित किया गया है बैग बंद कार्गो, टिम्बर लॉग सख्त और टिम्बर लॉग सॉफ्ट लागू न होने की हद तक आशोधित किया गया है। तथापि, इस प्रस्ताव को जुम्बों बैग और ग्रेनाइट तथा मार्बल के लिए विधि 2 तथा 4 (दिशानिर्देशों में यथा-अंतर्विष्ट) लागू न होने की हद तक आशोधित नहीं किया जा रहा है।
	<p>यह पुष्टि की जाती है कि केपीटी द्वारा सुविचारित हुकों की संख्या दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अतिरिक्त सही है।</p> <p>प्रत्येक 10 टन लॉग ग्रैवर की 15000/-रु. प्रति पाली उच्च लागत का साध्य पहले ही दे दिया गया है। 37,500/- रु. की प्रति पाली लागत राशि 2.5 हुक प्रति पाली के आधार पर निकलती है यानी $15000/-\text{रु.} \times 2.5 = 37,500/-\text{रुपए}$।</p> <p>जहां तक तट पर डीएफएलटी 30 टन लगाये जाने का संबंध है, केपीटी ने अपने 13 जुलाई, 2017 के ई-मेल के द्वारा बताया है कि एचआर, सीआर कॉयलों और अनिर्दिष्ट लोहा और इस्तात जैसे ट्यूब, बीम और तार रॉड का प्रहस्तन करते समय ऐसे कार्गों को पहले तट पर उतारा जाता है और बाद में ट्रकों पर लादा जाता है ताकि बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके और परिचालन भी सुरक्षित हो। यदि ऐसे कार्गों को सीधे ट्रालरों पर उतारा जायेगा तो कार्गों को क्षति पहुंचने के अवसर होते हैं। इसके अतिरिक्त, उत्पादकता भी कम होगी।</p> <p>इसके अतिरिक्त, केपीटी ने अपने 13 जुलाई, 2017 के ई-मेल के द्वारा यह पुष्टि की है कि लोहा</p>	

		और इस्तात पाइपों के प्रहस्तन के लिए 5 टन क्षमता की डीएफएलटी का लगाया जाना पर्याप्त पाया गया है क्योंकि उक्त फार्कलिफ्ट का प्रयोग केवल हैचज़ के विंगज़ के नीचे पाइप रखने के लिए ही होता है।																																																																	
(iv).	तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत:																																																																		
(क).	केपीटी ने कुछेक कार्गो वस्तु वर्गों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम/ अधिक उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिए उपस्कर की संख्या पर विचार किया है। केपीटी मानकों की तुलना में कम/ अधिक उपस्कर पर सुविचार का आधार प्रस्तुत करे और यह पुष्टि भी करे कि उससे परिचालन प्रभावित नहीं होगा।	सुविचारित उपस्करों की संख्या पर उत्पादकता मानदंड प्राप्त करने के लिए वास्तविक कार्य स्थितियों के अनुसार सुविचार किया गया है और यह पुष्टि की जाती है कि इससे परिचालन प्रभावित नहीं होगा।																																																																	
(ख).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.4.1. पांच भिन्न प्रहस्तन विधियों के लिए उपस्करों अपेक्षा के मानक अनुबद्ध करता है। केपीटी द्वारा शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों ही प्रकार के कार्गो के लिए सुविचारित उपस्कर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं हैं। यहां तक कि कुछेक वस्तु वर्गों के लिए पत्तन ने उपस्करों पर विचार ही नहीं किया है जैसे पेलोडर और ट्रक। उदाहरण के लिए, विचलन निम्नलिखित हैं:-	<p>विभिन्न प्रहस्तन विधियों के लिए उपस्करों की अपेक्षा के मानक</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>वस्तु</th> <th>उपस्कर</th> <th>एमओएस द्वारा प्रस्तावित मानकों के अनुसार</th> <th>केपीटी द्वारा यथा सुविचारित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क</td> </tr> <tr> <td colspan="5">विधि - 1</td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो</td> <td>चलहाँपर 30 कम</td> <td>वल हाँपर 30 कम</td> <td>4 3</td> </tr> <tr> <td colspan="5">तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क</td> </tr> <tr> <td colspan="5">विधि - 1</td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो</td> <td>चलहाँपर 30 कम</td> <td>वल हाँपर 30 कम</td> <td>4 3</td> </tr> <tr> <td colspan="5">विधि - 2</td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>बेटोनाइट और बाक्साइट,</td> <td>ट्रक- 15 टन</td> <td>34</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td colspan="5">बर्थ से/को तथा वैक-अप भंडार क्षेत्र को ध्यान में रखकर उत्पादकता प्रतिमानों को प्राप्त करने के लिए 15टन के 25 डम्पर पर्याप्त होंगे अतः प्रस्ताव में 25 नग डम्परों पर सुविचार किया गया है।</td> </tr> <tr> <td colspan="5">विधि-2</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>कतरन रही</td> <td>पेलोडर - 10टन</td> <td>2</td> <td>सुविचारित नहीं</td> </tr> <tr> <td colspan="5">10 टन के 2 नग पे-लोडर्स के स्थान पर 2 नग एस्कावेटर-210 पर सुविचार किया गया है क्योंकि इस तरह का कार्गो एक्सकावेटरों से प्रहस्तित किया जाता है पे-लोडरों से नहीं।</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	वस्तु	उपस्कर	एमओएस द्वारा प्रस्तावित मानकों के अनुसार	केपीटी द्वारा यथा सुविचारित	तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क					विधि - 1					1.	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चलहाँपर 30 कम	वल हाँपर 30 कम	4 3	तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क					विधि - 1					1.	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चलहाँपर 30 कम	वल हाँपर 30 कम	4 3	विधि - 2					1.	बेटोनाइट और बाक्साइट,	ट्रक- 15 टन	34	25	बर्थ से/को तथा वैक-अप भंडार क्षेत्र को ध्यान में रखकर उत्पादकता प्रतिमानों को प्राप्त करने के लिए 15टन के 25 डम्पर पर्याप्त होंगे अतः प्रस्ताव में 25 नग डम्परों पर सुविचार किया गया है।					विधि-2					2.	कतरन रही	पेलोडर - 10टन	2	सुविचारित नहीं	10 टन के 2 नग पे-लोडर्स के स्थान पर 2 नग एस्कावेटर-210 पर सुविचार किया गया है क्योंकि इस तरह का कार्गो एक्सकावेटरों से प्रहस्तित किया जाता है पे-लोडरों से नहीं।				
क्र. सं.	वस्तु	उपस्कर	एमओएस द्वारा प्रस्तावित मानकों के अनुसार	केपीटी द्वारा यथा सुविचारित																																																															
तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क																																																																			
विधि - 1																																																																			
1.	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चलहाँपर 30 कम	वल हाँपर 30 कम	4 3																																																															
तट-प्रहस्तन- शुष्क बल्क																																																																			
विधि - 1																																																																			
1.	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लो, रेत, और इसी किस्म का अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चलहाँपर 30 कम	वल हाँपर 30 कम	4 3																																																															
विधि - 2																																																																			
1.	बेटोनाइट और बाक्साइट,	ट्रक- 15 टन	34	25																																																															
बर्थ से/को तथा वैक-अप भंडार क्षेत्र को ध्यान में रखकर उत्पादकता प्रतिमानों को प्राप्त करने के लिए 15टन के 25 डम्पर पर्याप्त होंगे अतः प्रस्ताव में 25 नग डम्परों पर सुविचार किया गया है।																																																																			
विधि-2																																																																			
2.	कतरन रही	पेलोडर - 10टन	2	सुविचारित नहीं																																																															
10 टन के 2 नग पे-लोडर्स के स्थान पर 2 नग एस्कावेटर-210 पर सुविचार किया गया है क्योंकि इस तरह का कार्गो एक्सकावेटरों से प्रहस्तित किया जाता है पे-लोडरों से नहीं।																																																																			

	2.	कतरन रद्दी	पेलोडर – 10टन	2	सुविचारित नहीं			
	3.	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	पेलोडर – 10टन	2	सुविचारित नहीं			
विधि - 4								
	1.	कतरन रद्दी	पेलोडर – 10टन	3	सुविचारित नहीं			
			ट्रक-15 टन	15	सुविचारित नहीं			
	2.	जिप्सम और अन्य अयस्क और खनिज	ट्रक-15 टन	15	सुविचारित नहीं			
	केपीटी मानकों की तुलना में कम/ अधिक सुविचारित उपस्करों के आकलन का औचित्स बताये और कुछेक मामलों में किसी उपस्कर पर विचार न किये जाने के कारण बताए।							

	नहीं किया गया है तो कोई श्रम लागत, परिचालन संबंधी उपरिव्यय, प्रशासनिक उपरिव्यय और ग्राह्य गुंजाइश शून्य होगी। तथापि, केपीटी इस मामले पर गौर करें और प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करें।	
(ग). (ii).	इसी प्रकार, विधि 2 ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत बोरा बंद कार्गो का प्रहस्तन घाट से ट्रकों पर हाथों से लदान करना नियत करती है और इस परिचालन के लिए कोई उपस्कर निर्धारित नहीं किया गया है। केपीटी ने इस कार्गो गुप के लिए अप्रक्रिय प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रति पाली 70 श्रमिकों पर सुविचार किया है। केपीटी प्रति पाली 70 श्रमिकों की संख्या निकालने का आधार बताये और इसका औचित्य सिद्ध करें।	औसतन, प्रति हुक 4 ट्रक कार्गो प्राप्त करने के लिए और विलोमतः तैयार रहते हैं। 7 श्रमिक प्रति ट्रक बोरा बंद कार्गो के लदान/उतरायी के लिए रखे जाते हैं, जैसा भी मामला हो। आधार प्रति शिफ्ट 2.5 हुक ($7 \times 4 = 28$ श्रमिक प्रति हुक $\times 2.5$ हुक) 70 श्रमिक प्रति पाली आधार पर लगाये जाते हैं।
(घ).	केपीटी द्वारा 15 टन ट्रकों के लिए किराया प्रभार के समर्थन में दर सूची के अनुसार 15 टन ट्रकों के लिए किराया प्रभार 3000 रुपए प्रति पाली है। लेकिन, केपीटी ने उसके लिए 4000 रुपए प्रति पाली पर विचार किया है। केपीटी दर सूची के इतर किराया प्रभारों पर विचार करने के कारण बताये और केपीटी दस्तावेजी साक्ष्य के अनुसार किराया प्रभारों पर सुविचार करें।	ब्रेक बल्क कार्गो में सुविचारित 15 टन ट्रकों के लिए किराया लागत 3000/-रु. प्रति पाली है क्योंकि ये फ्लैट-बाडी ट्रक हैं। जबकि 4000 रु. प्रति पाली की किराया लागत 15 टन हाईड्रालिक डम्पर की है जिन पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सुविचार किया गया है। इसलिए, 15 टन ट्रकों के लिए किराया प्रभार (3000/रु. प्रति पाली) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सुविचार किया गया है और इसी प्रकार 15 टन हाईड्रालिक ट्रक के लिए (4000 रु. प्रति पाली) को बल्क कार्गो के लिए सही सुविचार किया गया है।
(ङ).	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो के अंतर्गत भारी गलनांक रद्दी के प्रहस्तन के लिए 2 नग 15 टन चल क्रेनों का निर्धारण करते हैं। तथापि, केपीटी ने 15 टन चल क्रेनों के स्थान पर 2 नग एक्सकावेटर-210 का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, दर सूची के अनुसार एक्सकावेटर-210 का किराया प्रभार 16000/- रु. प्रति पाली है 15 टन चल क्रेन का 8000/-रु. प्रति पाली है। केपीटी 15 टन 8000/- रु. प्रति पाली के स्थान पर एक्सकावेटर-210 16000/-रु. प्रति पाली सुविचार करने के कारण बताए।	भारी गलनांक कवाड़ के प्रहस्तन के लिए कार्गो की किस्म की वजह से एक्सकावेटर 210 की परिचालन क्षमता 15 टन चल क्रेन की तुलना में काफी अधिक है, यदि 15 टन मोबाइल क्रेन का प्रयोग किया जाता है तो 15 टन मोबाइल क्रेन की एक्सकावेटर-210 की अपेक्षा धीमे घुमाव/अनुवात और उत्तोलन गतिशीलता के कारण उत्पादकता मानदंड प्राप्त नहीं किये जा सकते। इसलिए, प्रस्ताव में एक्सकावेटर-210 पर सुविचार किया गया है।
(च).	केपीटी तट प्रहस्तन की विधि-3 के अंतर्गत कुछेक उपस्करों पर सुविचार न करने का औचित्य बताये जबकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश उपस्कर निर्धारित करते हैं और यह भी पुष्टि करें कि इससे परिचालनों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।	तट प्रहस्तन की विधि-3 के अंतर्गत कुछेक उपस्करों पर सुविचार न करना वास्तविक प्रहस्तन कार्यों और परिचालन क्षमताओं पर आधारित है। यह पुष्टि की जाती है कि इन उपस्करों के सुविचार न करने से परिचालन प्रभावित नहीं होंगे।
(iv).	<u>स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम लागत:</u>	
(क).	खंड 3.5.7. अनुबद्ध करता है कि स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए तैनात श्रम की इकाई दर राष्ट्रीय अधिकारण पंचाट के प्रतिमानों में निर्धारित श्रमिक की संख्या के लिए श्रमिकों की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। कृपया पुष्टि करें कि क्या श्रमिक की यूनिट दर प्रति पाली दिशानिर्देशों के अनुसार है।	यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्ताव में शामिल श्रम की इकाई दर दिशानिर्देशों के अनुसार है।

(ख).	<p>केपीटी ने 500/-रु. प्रति श्रमिक प्रति पाली 5 सफाई श्रमिकों की लागत का प्रस्ताव किया है। लेकिन, केपीटी ने कुछेक कार्गो वर्गों के लिए 7500/-रु (3 पालियों के लिए 2500/-रु. प्रति पाली) के स्थान पर सफाई की लागत 10,000/-रु. रखी है। केपीटी स्पष्ट करे कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अतिरिक्त श्रमिक लागत के रूप में 7500/रु. के स्थान पर 10000/-रु. करने का आधार क्या है उसके कारणों का औचित्य भी दे।</p>	<p>श्रम लागत प्रति हुक प्रति पाली 2500/- रु. (5 श्रमिक x 500 रु. प्रत्येक) है। तदनुसार, जहां कार्गो के लिए 3 हुक प्रति पाली विचार किया जाता है, श्रम लागत 7500/- रु. प्रति पाली है (2500 रु. प्रति हुक x 3 हुक = 7500/-रु. प्रति पाली) जबकि जहां कार्गो के लिए 4 हुक प्रति पाली का प्रयोग होता है श्रम लागत 10000/-रु. प्रति पाली (2500 रु. X 4 हुक = 10000/- रु.) बनती है। अतः श्रमिक लागत उक्त प्रस्ताव में सही आकलित की गई है।</p>												
(ग). (i).	<p>श्रमिकों की विभिन्न श्रेणियों का औसत वेतन निकालने समय केपीटी ने 20% पीएलआर 1141/- रु. पर सुविचार किया है। केपीटी एमओएस द्वारा घोषित पिछले 3 वर्ष का पीएलआर प्रस्तुत करे।</p>	<p>जैसा एमओएस भारत सरकार ने कामगारों / कर्मचारियों / अधिकारियों को देय 3500/-रु. प्रति माह मजदूरी सीमा के आधार पर घोषित पिछले तीन वर्ष का उत्पादकता संबद्ध परिश्रमिक (पीएलआर) इस प्रकार है:-</p> <table border="0" data-bbox="1459 524 2110 714"> <thead> <tr> <th></th> <th>वर्ष</th> <th>भुगतान किया गया पीएलआर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013-14</td> <td>14.60%</td> <td>(मजदूरी सीमा 3500/-रु. प्रति माह)</td> </tr> <tr> <td>2014-15</td> <td>14.88%</td> <td>(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)</td> </tr> <tr> <td>2015-16</td> <td>16.30%</td> <td>(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)</td> </tr> </tbody> </table>		वर्ष	भुगतान किया गया पीएलआर	2013-14	14.60%	(मजदूरी सीमा 3500/-रु. प्रति माह)	2014-15	14.88%	(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)	2015-16	16.30%	(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)
	वर्ष	भुगतान किया गया पीएलआर												
2013-14	14.60%	(मजदूरी सीमा 3500/-रु. प्रति माह)												
2014-15	14.88%	(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)												
2015-16	16.30%	(मजदूरी सीमा 7000/-रु. प्रति माह)												
(ग). (ii).	<p>इसी प्रकार केपीटी ने मूल वेतन+वीडीए के 11% छुट्टी वेतन (एलएस) योगदान, सेवानिवृत्ति लाभ मूल वेतन + वीडीए + एलएसका 1/8 और अनुषंगी सीएचजीएस प्रभार मूल वेतन का 15% सुविचारित किये हैं। केपीटी औसत वेतन आकलन करते समय दस्तावेजी सबूतों के साथ उक्त लागत घटकों पर सुविचार करने के आधार को स्पष्ट करे।</p>	<p>मूल वेतन+वीडीए के 11% छुट्टी वेतन (एलएस) योगदान, सेवानिवृत्ति लाभ मूल वेतन + वीडीए + एलएसका 1/8 और अनुषंगी सीएचजीएस प्रभार मूल वेतन का 15% सुविचारित पर सुविचार उपस्करों के किराया प्रभारों के नियतन के प्रपत्र के आधार पर किया गया है जिसे प्राधिकरण ने 14.02.2001 के आदेश संख्या टीएएमपी/61/2000-केपीटी के द्वारा नयी खरीदे फ्लोटिंग क्राफ्ट के किराया प्रभार नियत करने के केपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया था।</p> <p>इसके अतिरिक्त, केपीटी ने अपने 13 जुलाई, 2017 के ई-मेल में यह पुष्टि की है कि मजदूरी लागत में 15% की दर से अनुषंगी प्रभारों पर सुविचार करते समय चिकित्सा प्रतिपूर्ति, वरदी की लागत, छुट्टी यात्रा रियायत और कर्मचारियों को रियायती आवास की लागत को भी जोड़ा गया है।</p>												
(v)	<p>प्रस्तावित दरमान</p>													
(क).	<p>प्रस्ताव का अवलोकन करने पर, यह पाया गया कि अनुलग्नक 'च' के रूप में संलग्न प्रस्तावित दरमानों में केवल स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दरों ही शामिल हैं। केपीटी प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क को शामिल करने वाली सोपाधिकताएं प्रस्तुत करे।</p>	<p>प्राधिकरण से अनुरोध है कि किन्हीं अन्य पत्तनों की सोपाधिकताएं प्रदान करे जिसके आधार पर केपीटी प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क को शासित करने वाली सोपाधिकताएं बना सके।</p>												
(ख).	<p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/केटेनर</p>	<p>(ख) और (ग) एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8.8 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए अलग से तटीय दरों का प्रस्ताव किया गया है। तटीय रियायत दर के</p>												

	<p>आदि/(तत्कालीन) एमओएस, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं। इसलिए, केपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए।</p>	<p>प्रभाव को प्रस्तावित विदेशी दर में कलमबद्ध कर दिया गया है और तदनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए तथा शुष्क बल्क वस्तुओं के प्रत्येक के लिए विदेशी और तटीय दर दर्शाते हुए संशोधित दर अनुलग्नक 'क' पर संलग्न है।</p>
(ग).	एमओएस के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुपालन में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, पत्तन तटीय रियायत को प्रभाव को कलमबद्ध करने के लिए प्रस्तावित दर को (अर्थात् विदेशी कार्गो के लिए उपयुक्त रूप से समायोजित कर ले। कृपया प्रस्तावित (की जाने वाली) दर की गणना का विस्तार से विदेशी और तटीय कार्गो का हिस्सा दर्शाते हुए, वर्णन करें।	

11.2. जैसा पहले बताया गया है, केपीटी ने अपने 16 जून, 2017 के पत्र के द्वारा विदेशी और तटीय कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क भेजा है। विदेशी और तटीय कार्गो के लिए विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग परिचालनों और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रस्तावित दरमान नीचे दिये गए हैं:-

(i). शुष्क बल्क कार्गो:

(रु. प्रति टन में)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम1 विदेशी दर	एसएच-एम1 तटीय दर	एसएच-एम2 विदेशी दर	एसएच-एम2 तटीय दर	एसएच-एम3 विदेशी दर	एसएच-एम3 तटीय दर	एसएच-एम4 विदेशी दर	एसएच-एम4 तटीय दर	एसएच-एम5 विदेशी दर	एसएच-एम5 तटीय दर
1	तैयार उर्वरक, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमेनियम नाइट्रोट आदि	67	40	64	38	16	10	69	41	77	46	16	10	85	51
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर, रॉक फास्फेट	75	45	71	43	13	8	77	46	86	51	18	11	94	57

3	खाद्यान्न और ऑयल एक्सट्रैक्शन्स	91	54	86	52	22	13	93	56	104	62	22	13	115	69
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	67	40	64	38	11	6	66	40	63	38	22	13	88	53
5	कोकिंग कोयला	74	45	71	43	12	7	74	44	80	48	24	14	98	59
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित	54	32	51	31	9	5	66	40	70	42	17	10	83	50
7	वेंटोनाइट और बाक्साइट	67	40	64	38	11	6	66	40	63	38	22	13	88	53
8	शरेडिड स्क्रैप, पिन आयरन इनगॉट्स, एचबी लौह, अल्यूमीनियम इनगॉट्स और समान शुष्क कार्गो	135	81	129	77	0	0	110	66	-	-	57	34	201	121
9	हैवी मेल्टिंग स्क्रैप और बोल्डर स्टोन्स	187	112	179	108	0	0	153	92	-	-	80	48	252	151
10	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	70	42	66	40	12	7	72	43	80	48	17	10	91	55
11	चूनापथर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	70	42	66	40	12	7	102	61	110	66	25	15	124	75
12	नमक	67	40	64	38	11	6	66	40	72	43	22	13	90	54
13	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	54	32	51	31	13	8	79	47	85	51	26	15	83	50

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो:

(रु./टन में)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच- एम1 विदेशी दर	एसएच- एम1 तटीय दर	एसएच- एम2 विदेशी दर	एसएच- एम2 तटीय दर	एसएच- एम3 विदेशी दर	एसएच- एम3 तटीय दर	एसएच- एम4 विदेशी दर	एसएच- एम4 तटीय दर
1	बैग वाला कार्गो	190	114	176	106	0	0	82	49	0	0	160	96
2	जम्बो बैग	194	116	177	106	45	27	45	27	179	107	178	107
3	लौह और स्टील एचआर कोइलें	76	46	73	44	-	-	31	19	116	70	116	70
4	लौह और स्टील कोइलें					31	19						
5	लौह और स्टील सीआर कोइलें	131	79	125	75	-	-	54	32	183	110	183	110
6	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	179	108	170	102	70	42	85	51	247	148	0	0
7	लौह और स्टील पाइप <3 मीटर	192	115	176	105	56	34	-	-	197	118	197	118
8	लौह और स्टील पाइप >3 मीटर	140	84	128	77	41	25	-	-	259	155	259	155
9	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे स्ट्रॉबें, बीम और वायर रॉड	186	112	171	103	50	30	63	38	211	127	211	127
10	लकड़ी के लट्टे-नरम	202	121	188	113	0	0	141	85	-	-	341	204
11	लकड़ी के लट्टे- सख्त	145	87	134	80	0	0	113	68	-	-	279	167
12	ग्रेनाइट और मार्बल	219	131	206	124	52	31	-	-	193	116	246	148
13	खाली कंटेनर	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	परियोजना कार्गो	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	आरओ-आरओ को छोड़कर मोटर वाहनों	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	मशीनरी और मशीनरी पार्ट	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

12. इसी बीच, इस बात पर विचार करते हुए कि प्रस्ताव परामर्शदारी है और कि मामले के निपटान में कुछ और समय लग सकता है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई का निर्देश दिया है, इस प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश द्वारा परामर्शी प्रक्रिया पूरी होने के पश्चात् इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के नियतन किये जाने तक, अंतरिम व्यवस्था के रूप में पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन मानकों और निष्पादन मानकों के लिए अपक्रंट प्रशुल्कों के तदर्थ अनुमोदित को मंजूरी दी। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों को भी उसी प्रकार मान्यता प्राप्त है। यदि तदर्थ दरों और अंतिम दरों में कोई अंतर होगा तो वापसी/वसूली, यदि कोई होगी, का कोई प्रश्न नहीं उठेगा। यह आदेश 01 मार्च, 2017 के भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग III खंड 4) में राजपत्र संख्या 76 में अधिसूचित किया गया।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

14. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है।

- (i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के यांत्रिकृत और हस्त प्रहस्तन के लिए अलग जून, 2016 में महापत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की, बाद में, एमओएस ने अक्तूबर, 2016 में महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रक्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशानिर्देश भेजे। तत्पश्चात्, प्राधिकरण के कार्यालय में नवंबर, 2016 में महापत्तन न्यासों के साथ एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस पृष्ठ भूमि में, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया है।
- (ii). केपीटी ने आरंभ में अपना प्रस्ताव अक्तूबर, 2016 में रखा था। बाद में, 22 फरवरी, 2017 को हुई संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप, केपीटी ने 9 मार्च, 2017 को केपीएसए के विंच आपरेटर सहित और विंच आपरेटर रहित, अलग से प्रशुल्क के सुझाव को अंतर्विष्ट करते हुए संशोधित प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर विचार करने के पश्चात्, केपीटी ने विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के लिए, 16 जून 2017 के अपने पत्र के द्वारा अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया। 09 मार्च, 2017 के संशोधित प्रस्ताव और केपीटी द्वारा भेजे गए 16 जून, 2017 के पत्र और केपीटी द्वारा संदर्भाधीन मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरण के हवाले से प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया गया।
- (iii). जैसा पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने अंतरिम व्यवस्था के तौर पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रक्रंट प्रशुल्क का 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2017-केपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर अनुमोदन किया था।
- (iv). (क) केपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो के मोटे वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए 13 शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् (i) तैयार उर्वरक (ii) उर्वरक- कच्चा माल (iii) खाद्यान्न (iv) नॉन कोर्किंग कोयला (v) कोर्किंग कोयला (vi) लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क (vii) बेंटोनाइट, बाक्साइट, (viii) कतरन कबाड़ (ix) भारी गलनांक कबाड़ (x) अन्य अयस्क और खनिज (xi) चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (xii) लवण (xiii) अलूमिना और कच्चा लोहा सिल और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिये अप्रक्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

(ख) केपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो के मोटे वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए सात बल्क कार्गो ग्रुप के लिये अर्थात् (i) बैग बंद कार्गो (ii) भारी भरकम बैग (iii) लौह और इस्पात- कॉयल तथा स्लैब (iv) लौह और इस्पात-पाईप, ट्यूब और प्लेट (v) इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण (vi) इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा (vii) ग्रेनाइट और संगमरमर के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिये अप्रक्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

(ग) मोटे कार्गो ग्रुप के अंतर्गत केपीटी ने विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो वस्तुओं के लिए अप्रक्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है जो मोटे तौर पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में दी गई कार्गो वस्तुओं के अनुसार है।

(v). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानक:

(क). उत्पादकता मानकों पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार अधिकतर कार्गो वर्गों में सुविचार किया गया है। तथापि, कुछेक कार्गो ग्रुपों के लिए, दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों को केपीटी द्वारा इस समय प्राप्त किये जा रहे उत्पादकता मानकों के आधार पर आशोधित कर दिया गया है।

(ख) यह देखा गया है कि शुष्क बल्क कार्गो के अंतर्गत कुछेक कार्गो ग्रुप अर्थात् तैयार उर्वरक, उर्वरक कच्चा माल, खाद्यान्न, गैर-कोर्किंग कोयला, कोर्किंग कोयला, लोह अयस्क, लोह अयस्क पैलेट, ताम्बा सान्द्र, सीसा और जिंक अयस्क, बेंटोनाइट और बाक्साइट, कतरन रही, भारी गलनांक रही अन्य अयस्क और खनिज चूना पत्थर, डोलोपाइट, किंलंकर क्ले, बालु और अन्य समान किस्म का शुष्क बल्क कार्गो, नमक, अलूमिया और कच्चा लोहा और इसी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो सिर्फ और कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् बोरा बंद कार्गो, जम्बो बोरेलौहा और इस्पात-कॉयल और स्लैब, लोहा और इस्पात-पाइप ट्यूब, प्लेट, टिम्बर लट्टे-साप्ट सिवा लोहा और इस्पात सीआर कॉयल के। के लिए केपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों के अनुरूप अथवा उनसे उच्च मानकों का प्रस्ताव किया है। तथापि, कुछेक कार्गो ग्रुपों के मामले में, पत्तन ने निर्धारित मानकों से कम उत्पादकता मानकों पर विचार किया है। पत्तन ने निर्धारित मानकों से विचलन के निम्नलिखित कारण दिये हैं।

(i). उत्पादकता मानक प्राप्त करने की वास्तविक कार्यकारी स्थितियां।

(ii). स्थानीय परिचालन संबंधी बाधाएं।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में बेंटोनाइट को लौह अयस्क पैलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, ताम्बा सान्द्र, सीसा और जिंक अयस्क के अंतर्गत श्रेणीबद्ध किया है। केपीटी ने बेंटोनाइट को अलग कार्गो वस्तु मानकर अलग प्रतिमानों पर सुविचार किया है। कारण पूछे जाने पर केपीटी ने स्पष्ट किया है कि बेंटोनाइट और बाक्साइट के लिए अलग से उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव इस वस्तु वर्ग में अन्य कार्गो की तुलना में इस कार्गो का घनत्व कम होने के कारण किया गया है। पत्तन द्वारा किये गए इस निवेदन पर भरोसा किया जाता है।

(ग). दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रासमिक उत्पादकता पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर, वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के पिछले 3 वर्षों में केपीटी द्वारा प्राप्त औसत उत्पादकता केपीटी द्वारा दी गई सूचना के आधार पर और कुछेक कार्गो मदों के प्रासमिक उत्पादकता स्तर से विचलन के पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य की तुलनात्मक स्थिति संलग्न वितरण में दी गई है जो शुष्क बल्क कार्गो के लिए अनुलग्नक। (क) और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुलग्नक। (ख) के रूप में संलग्न है।

(घ). केपीटी ने सूचित किया है कि ग्राह्य ड्राफ्ट के संदर्भ-में प्रतिबंध हैं, कुछेक बर्थों पर एचएमसी के कार्य करने जैसी बाधाएं हैं। इसके अतिरिक्त, पोत क्रेन और पत्तन उपस्कर भिन्न क्षमताओं के होते हैं। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 1.8 के अंतर्गत प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों में निर्धारित विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रख कर संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक संशोधन स्वीकार कर सकता है। पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य को ध्यान में रखकर कुछेक कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों से विचलन को, जैसा अनुलग्नक 1(क) और 1(ख) में दर्शाया गया है, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानकों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करने का निर्णय लिया है।

(vi). स्टीवडोरिंग परिचालन की दरें- शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क:

(क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में अनुबद्ध किया गया है, स्टीवडोरिंग परिचालनों की परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन संबंधी उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). उपस्कर किराया प्रभार:

(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-VII शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के मानक निर्धारित करता है।

(ii). उक्त अनुलग्नक के अनुसार पोत से तट परिचालन के लिए प्रासमिक प्रहस्तन उपस्कर पोत क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इन उपस्करों का मिश्रण हैं। पत्तन ने बताया है कि कांडला में कार्गो का प्रहस्तन पोत क्रेनों विभिन्न क्षमताओं की तट क्रेनों द्वारा अथवा 12 एमटी/16एमटी/25एमटी और 60एमटी/100एमटी की एचएमसी द्वारा भी किया जाता है। पत्तन ने पोत से तट प्रहस्तन के लिए किसी उपस्कर पर विचार नहीं किया है। केपीटी ने बताया है कि एचएमसी परिचालन इस प्रस्ताव के अधिकार क्षेत्र से बाहर के हैं। जहां तक तट क्रेनों का संबंध है, केपीटी के दरमान से देखा जाता है कि वर्तमान दरमानों में निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों में तट क्रेन का प्रशुल्क शामिल है और गैर-क्रेन बर्थों के लिए केपीटी के वर्तमान दरमानों में बर्थ किराये में 50% की रियायत निर्धारित है। उक्त स्थिति को देखते हुए, पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो के पोत से तट प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए किसी उपस्कर किराया प्रभार पर विचार नहीं किया है। दिशानिर्देश हैच कार्यों के लिए डॉजर/एक्सकावेटर का प्रासमिक स्तर निर्धारित करते हैं। केपीटी ने डार्जस के स्थान पर पे-लोडर्स का प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित पे-लोडर्स की संख्या दिशानिर्देशों में डाजरों के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार है।

(iii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, कार्गो की किस्म के अनुसार, दिशानिर्देश लॉग ग्रैब/नेट स्लिंग का प्रयोग करते हुए पोत क्रेन द्वारा प्रहस्तन निर्धारित करते हैं। हैच कार्य के लिए दिशानिर्देश कुछेक कार्गो मदों के लिए डीएफएलटी/ लॉग ग्रैबर की प्रासमिक संख्या निर्धारित करते हैं। केपीटी ने डाजरों के स्थान पर पे-लोडरों का प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित पे-लोडर्स की संख्या दिशानिर्देशों में डाजरों के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार है।

(iv). शुष्कबल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति और विचलन का औचित्य यदि कोई हो, जैसा केपीटी ने प्रस्तुत किया है, अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है।

जैसा उपरोक्त अनुलग्नक-II से देखा जा सकता है, ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की कुछेक कार्गो मदों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर तैनाती के मानकों की तुलना में केपीटी द्वारा तैनात प्रस्तावित उपस्करों के प्रोफाइल में मामूली सा विचलन है। केपीटी ने उक्त अनुलग्नक में दर्शाइ गई इन कार्गो मदों के लिए प्रतिमानों से विचलन का औचित्य भी दिया है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 के अंतर्गत प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों में निर्धारित विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रख कर संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक संशोधन स्वीकार कर सकता है। दिशानिर्देशों में उक्त उपबंध को देखते हुए और प्रतिमानों से विचलन के लिए केपीटी द्वारा दिये गए औचित्य को देखते हुए, जैसा उक्त अनुलग्नक में दर्शाया गया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में जिन हितधारकों से परामर्श किया गया किसी ने भी केपीटी द्वारा लगाये जाने वाले प्रस्तावित उपस्करों पर आपत्ति नहीं की है, केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल के आधार पर यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करता है।

(v). इसके अतिरिक्त, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार लगाये जाने वाले उपस्करों के किराया प्रभार संबंधित पत्तन स्थानों पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत अथवा बाजार आधारित किराया लागत के आधार पर आकलित किया जायेगा।

केपीटी ने प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं। प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभार की यूनिट दर दस्तावेज़ी साक्ष्य से समर्थित है, इसलिए विश्वास किया जाता है।

(ग). **श्रम लागत:**

(i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए जैसा कि दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-VIII में दिया गया है और यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या के लिए श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी बताते हैं कि निर्धारित मानक और किसी पत्तन विशिष्ट के लिए कोई अन्य मानकों का पालन श्रम लागत परिकलन के लिए किया जाना चाहिए।

केपीटी ने एनटीए को लागू किया है। केपीटी द्वारा सुविचारित श्रम की तैनाती एनटीए पर आधारित है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क परिचालनों के लिए एक टिंडल की तैनाती का कोई मानक अनुबद्ध नहीं करते हैं। केपीटी ने आगे यह बताया है कि एक टिंडल जो गेंग का अगुवा होता है, प्रति पाली एक अनिवार्य अपेक्षा है जो एनटीए के अनुसार है। इसलिए केपीटी ने शुष्क बल्क परिचालनों के लिए एक टिंडल पर सुविचार किया है। इसके अतिरिक्त, केपीएसए ने केपीटी को अनुरोध किया विंच आपरेटर के बिना भी अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया जाये। तदनुसार, केपीटी ने, केपीएसए द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर विंच आपरेटर सहित और विंच आपरेटर रहित अपफ्रंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा बताई गई उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मानते हुए कि केपीटी द्वारा सुविचारित श्रमिकों की संख्या एनटीए पर आधारित है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित श्रम तैनाती को स्वीकार करता है।

(ii). खंड 3.5.7. अनुबद्ध करता है कि श्रमिक तैनाती की इकाई दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या एनटीए पर आधारित है, के लिए श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में, केपीटी ने पुष्टि की है कि श्रम की प्रति पाली इकाई दर दिशानिर्देश स्थिति का अनुपालन करती है।

केपीटी ने श्रम के आकलन में सुविचारित श्रम की यूनिट लागत वास्तविक प्रचलित दर है और यह दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुसार है इसलिए केपीटी द्वारा यथा आकलित स्वीकृत है।

(घ). प्रत्येक प्रचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलित किये गए हैं, जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुरूप है।

(ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 5 अनुबद्ध करता है कि कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश को केपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।

(च). प्रस्तावित दर निकालने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना से, मामूली सी गणित की गलती पाई गई है जो बिना विंच प्रचालक के शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए विदेशी और तटीय कार्गो की दर निकालने से संबंधित है।

(छ). केपीटी ने दरों को निकटतम रु. में पूर्णांक करके अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। हमारे परिकलन में, अपफ्रंट प्रशुल्क बिना पूर्णांक के दर्शाये गए हैं और उन्हें ही दरमानों में निर्धारित किया जाता है।

(ज). केपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत विंच प्रचालक सहित और विंच प्रचालक रहित, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क निकालने की गणना और ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर ऊपर स्पष्ट किये गये मामूली से सुधार के अधीन, इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुलग्नक-III (क) और (ख) में संलग्न है।

(vii). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें:

(क). जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में अनुबद्ध है, तट प्रहस्तन परिचालनों की परिचालन लागत के निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). उपस्कर किराया लागत:

(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1. और 4.4.2. शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए अपनायी गई पांच विभिन्न प्रहस्तन विधियों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपनायी गई चार विधियों को समूहबद्ध करते हैं। केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित पांच विधियों के अनुसार तट प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, केपीटी ने सामान्य रूप से, दिशानिर्देशों में निर्धारित चार विधियों को अपनाया है। तट प्रहस्तन परिचालनों में ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कुछेक मामूली से विचलन हैं जिनका केपीटी ने औचित्य स्पष्ट कर दिया है। केपीटी द्वारा यथा संकल्पित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन की विधियों के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों की दरों के प्रस्ताव पर विश्वास किया जाता है।

(ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 अनुबद्ध करता है कि किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की लागत दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार आकलित की जानी चाहिए।

(iii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति और विचलन का औचित्य यदि कोई हो, जैसा केपीटी ने प्रस्तुत किया है, अनुलग्नक-IV के रूप में संलग्न है।

जैसा कि उपरोक्त अनुलग्नक IV से देखा जाता है, ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों की कुछेक कार्गो मदों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर तैनाती के मानकों की तुलना में केपीटी द्वारा तैनात प्रस्तावित उपस्करों के प्रोफाइल में मामूली सा विचलन है। केपीटी ने उक्त अनुलग्नक- IV में दर्शाई गई इन कार्गो मदों के लिए प्रतिमानों से विचलन का औचित्य भी दिया है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 के अंतर्गत प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों में निर्धारित विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रख कर संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक संशोधन स्वीकार कर सकता है। दिशानिर्देशों में उक्त उपबंध को देखते हुए और प्रतिमानों से विचलन के लिए केपीटी द्वारा दिये गए औचित्य को देखते हुए, जैसा उक्त अनुलग्नक में दर्शाया गया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में जिन हितधारकों से परामर्श किया गया किसी ने भी केपीटी द्वारा लगाये जाने वाले प्रस्तावित उपस्करों पर आपत्ति नहीं की है, केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल के आधार पर यह प्राधिकरण तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करता है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6. अनुबद्ध करता है कि संबंधित पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए बाजार से उपस्कर लागत किराया प्राप्त करेगा।

केपीटी ने प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य के रूप में दर सूचियां प्रस्तुत की हैं। जहां तक केपीटी द्वारा प्रस्तुत दर सूची के अनुसार 15 टन ट्रक के लिए उपस्कर किराया प्रभार प्रभार का संबंध है, यह 3000/-रु. प्रति पाली है। तथापि, केपीटी ने उसके लिए 4000/-रु. प्रति पाली सुविचारित किये इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने स्पष्ट किया है कि ब्रेक बल्क कार्गो में सुविचारित 15 टन ट्रकों के लिए किराया लागत 3000/-रु. प्रति पाली है क्योंकि ये फ्लैट-बाडी ट्रक हैं। जबकि 4000 रु. प्रति पाली की किराया लागत 15 टन हार्डड्रालिक डम्पर की है जिन पर सुविचार किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित किराया प्रभार सही हैं।

प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभार की यूनिट दर की केपीटी द्वारा दस्तावेजी साक्ष्य से समर्थन किया है, इसलिए विश्वास किया जाता है।

(ग). श्रम लागत:

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. अनुबद्ध करता है कि तट प्रहस्तन प्रचालनों के श्रम लागत आकलन के लिए मानक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 5% और 10% है। केपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 10% पर श्रम लागत आकलित की गई है जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 के अनुसार है सिवा मामूली से विचलनों के जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-X विभिन्न विधियों के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के उपस्कर मानक निर्धारित करता है। विधि-1 के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए, परेषिती के परिसर पर सीधे सुपुर्दगी के लिए कार्गो की सीधे ट्रकों में उत्तरायी अथवा विलोमतः मानक जम्बो बैग, लोहा और इस्पात कॉयल स्लैब, लोहा और इस्तात- पाईप, छूब, प्लेट और ग्रेबाइट तथा मार्बल के लिए मानक किसी उपस्कर का निर्धारित नहीं करते। केपीटी ने पत्तन पर वास्तविक परिचालनों के आधार पर इन ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्करों पर विचार किया है। तक श्रम लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुपालन करते हुए निकाली है।

विधि-2 घाट से ट्रकों पर कार्गो के हस्तन लागत से संबंधित है जिसके लिए दिशानिर्देशों में बोरा बंद कार्गो के लिए कोई उपस्कर निर्धारित नहीं है। पत्तन ने दिशानिर्देशों के अनुरूप कोई उपस्कर निर्धारित नहीं किया है। तथापि, केपीटी ने इस कार्गो के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण करते समय प्रति पाली 70 श्रमिकों पर सुविचार किया है। दिशानिर्देशों से इस विचलन के बारे में विशेष रूप से पूछे गए प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि औसतन, प्रति हुक 4 ट्रक कार्गो प्राप्त करने के लिए और विलोमतः तैयार रहते हैं। 7 श्रमिक प्रति ट्रक बोरा बंद कार्गो के लदान/उत्तरायी के लिए रखे जाते हैं, जैसा भी मामला हो। आधार प्रति शिफ्ट 2.5 हुक ($7 \times 4 = 28$ श्रमिक प्रति हुक $\times 2.5$ हुक) तदनुसार, केपीटी ने इस विधि के अंतर्गत प्रति पाली आधार पर 70 श्रमिकों की श्रम लागत पर प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 1.8 की अनुबद्धता को देखते हुए कि प्राधिकरण मानकों में आवश्यक समायोजन स्वीकार कर सकता है जो इन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले औचित्य पर आधारित होगा।

संक्षेप में, मानकों से विचलन के केपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर केपीटी द्वारा यथा आकलित श्रम लागत को दिशानिर्देशों के खंड 1.8 को ध्यान में रख कर विचार किया जाता है।

(घ). प्रशासनिक उपरिव्यय और प्रचालन उपरिव्यय प्रत्येक को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार उपसकर लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलन किये गए हैं।

(ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा अनुबद्ध के अनुसार अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए केपीटी ने कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश पर सुविचार किया है।

(च). केपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और हमारे द्वारा सुविचारित और ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण का लागत विवरण अनुलग्नक-V पर संलग्न है।

(viii). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और केपीटी द्वारा किये गए निवेदन पर विचार करते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि केपीटी ने अपना प्रस्ताव बोर्ड के अनुमोदन से दायर किया है, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अपफ्रंट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन पभारों को पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।

(ix). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 7.1. अनुबद्ध करता है कि प्रचालक, शुष्क बल्क कार्गो के लिए एमओएस द्वारा 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-110033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई सूचनांकन के पात्र है। अपने दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव में पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर के समान निष्पादन मानक 16.06.2016 का एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के आधार पर हैं जैसा कि उक्त दिशानिर्देशों में अपेक्षित है। यदि नहीं, तो पत्तन को अनुरोध किया गया कि शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानकों का स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा अपबंधित के अनुसार प्रस्ताव करे। केपीटी ने प्रत्युत्तर में शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों के बारे में एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क में 100% वृद्धि कार्गो वार निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया जाता है, जैसा कि अनुवर्ती पैराओं में स्पष्ट किया गया है:-

(क). शुष्क बल्क कार्गो के अधिकतम प्रशुल्क के 100% सूचकांकन के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक

केपीटी ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1. में यथा निर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए 16 जून, 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुपालन में शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो-वार निष्पादन मानकों के केपीटी के स्वयं के प्रस्ताव के अभाव में, यह प्राधिकरण शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो-वार निष्पादन मानक निर्धारित करने की स्थिति में नहीं है। ऐसा है तो, केपीटी का एक टिप्पणी निर्धारित करने का प्रस्ताव कि शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1. में यथानिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए 16 जून, 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे। इस परिस्थिति में अनुमोदित किया जाता है। केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अंतर्गत शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों के अनुमोदन के लिए अलग से एक प्रस्ताव इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर प्रस्तुत करे।

(xv). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	निष्पादन मानक प्रति दिन (एमटी)
1	बैग कार्गो	2400
2	जम्बो बैग	2000
3	लौह और स्टील सीआर कोइलें	10800
4	लौह और स्टील प्लेटें और स्लैब	4000
5	लौह और स्टील पाईप	3000
6	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे छूबें, बीम और वायर रॉड	2700
7	लकड़ी के लट्टे-नरम	2400
8	लकड़ी के लट्टे- सख्त	3000
9	ग्रेनाइट और मार्बल	2700

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि संबंधित पत्तनों द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक लागू होंगे। ऐसा है तो, ब्रेक बल्क कार्गो के निष्पादन मानक, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित किये जाते हैं।

(x). तदर्थ प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए सामान्य निवंधनों और शर्तों का अनुमोदन किया है। केपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्कों का प्रस्ताव करते समय, अनुरोध किये जाने के बावजूद, किसी निवंधन और शर्त का प्रस्ताव नहीं किया है। निर्धारित निवंधन और शर्तों में टिप्पणी कि अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर के हैं और अधिकृत एजेंट उसके द्वारा दी गई सेवाओं का प्रभार ही वसूल करेगा, श्रम की कोई काल्पनिक बुकिंग और अन्य किसी काल्पनिक प्रभार की अनुमति नहीं होगी, दिशानिर्देशों में अनुबद्धता के अनुरूप निर्धारित की जाती है।

(xi). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएं स्फीति के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही/प्रशुल्क सीमा में ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी। चूंकि आकलन वर्ष 2017 के है, डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी, 2017 निर्धारित किया जाता है। तदनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों की अपफ्रंट प्रशुल्क सूची में एक उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की जाती है।

(xii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तक्कालीन) एमओएस, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संघ्या टीएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है, सिवा ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पी ओ एल, लौह अयस्क और लौह

अयस्क पैलेट, जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं।

इस संबंध में, उल्लेख किये जाने पर केपीटी ने अपने अंतिम संशोधन प्रस्ताव में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए विदेशी कार्गो के प्रशुल्क का 60% पर अलग से रियायती दर प्रस्तावित की। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के क्रमशः 95.86% और 4.41% के हिस्से पर सुविचार करके प्रस्तावित विदेश दर में तटीय रियायत के प्रभाव को कलमबद्ध कर लिया गया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के अपने प्रस्ताव की प्रक्रिया के दौरान एमओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखते हुए कि तटीय रियायत नीति इन मामलों में लागू नहीं की जानी चाहिए और अन्य महापत्तन न्यासों से ऐसे ही अनुरोधों को देखते हुए इस प्राधिकरण ने जनवरी, 2017 में एमओएस से यह परीक्षण करने का अनुरोध किया कि क्या स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण करते समय पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण करने के नीतिगत निर्देशों के अनुसार लागू किये जाने की जरूरत है। एमओएस का उत्तर प्रतीक्षित है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 को देखते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति पोत-तट अंतरण और क्वे से यार्ड अंतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभार तटीय रियायत देना अनुबद्ध करती है और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत निहित कार्यकलापों में भी ये कार्य शामिल है, यह प्राधिकरण स्टीवडोर और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने को बाध्य है। चूंकि तटीय कार्गो के लिए तटीय प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केपीटी का संशोधित प्रस्ताव एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निर्देशों के अनुसार है, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विदेशी और तटीय कार्गो के अपफ्रंट प्रशुल्क, मामूली से अशुद्धि सुधार के साथ, निर्धारित करता है। केपीटी ने गैर-कोर्किंग कोयला (ताप कोयला) और साथ ही लौह-अयस्क और लौह अयस्क पैलेट के लिए तटीय रियायत दर का प्रस्ताव किया है, परंतु ये मुद्रे सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत की पात्र नहीं हैं। इसलिए, केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण और साथ ही दरमानों में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसरण में विदेशी और तटीय कार्गो के लिए इन मद्दों के लिए समान दर निर्धारित कर संशोधन किया जाता है।

यदि एमओएस को संदर्भित मामले में एमओएस का प्रत्युत्तर केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर दिये गए अनुमोदन से भिन्न होता है तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी कर दिया जायेगा।

(xiii). केपीटी के दरमान 21 जून 2016 के सामान्य संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी में केपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) से ऑन-बोर्ड श्रम की तैनाती के लिए अलग से प्रशुल्क निर्धारित करते हैं।

उक्त सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण ने पैरा 20 (xii) (x) केपीटी के प्रस्ताव का तब तक के लिए अनुमोदन किया जब तक पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता तब तक सीएचडी उगाही में यथा स्थिति बनाये रखने के केपीटी के प्रस्ताव को, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित किया जाता है।

इस संबंध में, केपीएसए ने उल्लेख किया है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अभी निर्धारित किये जाने को देखते हुए ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों के लिए दरमानों में निर्धारित सीएचडी उगाही की कामगारों की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रति पाली औसत वास्तविक परिलब्धियों के आधार पर उपयुक्त रूप से संशोधन किये जाने की जरूरत है।

लेकिन, केपीटी ने इस मुद्दों पर कोई टिप्पणी नहीं भेजी है। इस मामले में पत्तन से किसी विशिष्ट टिप्पणी के अभाव में इस प्राधिकरण द्वारा मामले की समग्रता को समझे बिना इस मामले में स्वयं से कोई निर्णय लेना संभव नहीं है। इसलिए, केपीटी को केपीएसए और केएसएएल द्वारा उठाये मुद्दों का परीक्षण करने की सलाह दी जाती है और यदि आवश्यक है, तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर पत्तन के दरमानों में निर्धारण सीएचडी उगाही के बारे में उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

(xiv). (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचिना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन तथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरें शामिल हो। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों की स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं तो यह संपूर्ण पत्तन, जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं, पर एक समान रूप से लागू होगा और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।

इस संबंध में, केपीटी ने मामले की प्रक्रिया के दौरान बताया था कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में कुछेक परिवर्तनों पर विचार किया गया है अर्थात् उत्पादकता मानक जिन पर निगरानी की अपेक्षा है। अतः वर्ष में एक बार समीक्षा किये जाने की जरूरत है। इसलिए केपीटी ने अनुरोध किया है कि दरों की वैधता का निर्धारण एक वर्ष के लिए हो।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क 3 वर्ष की अवधि के लिए वैध होंगे। ऐसा है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदि अपफ्रंट प्रशुल्क की वैधता, दिशानिर्देशों के अनुरूप, 3 वर्ष निर्धारित की जाती है जो केपीटी और इस प्राधिकरण दोनों पर बाध्यकर है।

(ख). इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श कर पहले ही निर्णय कर चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय यह सुनिश्चित करेगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त को प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा लागू किया जाए। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों तथा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

उक्त स्थिति को देखते हुए और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण पत्तन को प्राधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक को अनुमोदित अधिकतम दरें लागू करने की सलाह देता है और 3 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते समय इसे अनुज्ञासि की एक शर्त बनाया जाए। इस प्रकार, पत्तन को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों का निष्पादन मानकों के साथ, अपफ्रंट प्रशुल्क के कार्यान्वयन की आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया जाता है।

(xv). प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/5/2017-केपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का उत्तरापेक्षी प्रभाव होगा। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् उत्तरापेक्षी प्रभाव से लागू होंगी जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य पद्धति अपनायी गई है। जैसा 8 फरवरी, 2017 के

अंतरिम आदेश में उल्लेख किया गया है, तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों की यथावत् मान्यता रहेगी। इसलिए यदि तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच कोई परिवर्तन होता है तो किसी वापसी/वसूली यदि कोई है, का कोई प्रश्न नहीं उठता जैसा प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में निर्णय दिया गया है।

(xvi). यदि रिकार्ड में अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, केपीटी समीक्षा के औचित्य/कारण बताते हुए भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन का कोई मुद्दा है तो वे पत्तन को संपर्क कर सकते हैं।

15.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण केपीटी के लिए निष्पादन मानकों के साथ अप्रक्रिया स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभार संलग्न अनुलग्नक VI और VII रूप में अनुमोदित करता है।

15.2. अनुमोदित अधिकतम दरे प्राधिकृत व्यक्तिगत स्टीवडोरिंग और और तट प्रहस्तन परिचालकों को लाइसेंस जारी करते समय, इसे प्राधिकृत करने की एक शर्त के रूप में रखते हुए, 3 वर्ष के अवधि के लिये लागूकी जानी चाहिए। तत्पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उसका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता। पत्तन को निष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रक्रिया प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कार्रवाई करने की सलाह दी जाती है।

15.3. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यथा अनुबद्ध प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रक्रिया प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को प्रचालक के साथ करार में भी उल्लेख किया जायेगा।

15.4. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में दिए गए अनुसार अप्रक्रिया स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में निर्धारित निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

15.5. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, पोत बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट केपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।

15.6. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए ऐसे कुछ आंकड़े/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जोकि वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

15.7. (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में अनुबद्ध है विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानक प्रचालक द्वारा प्राप्त करने के लिए न्यूनतम होने चाहिए। इन निष्पादन मानकों को प्रचालक के साथ करार में अंतर्विष्ट किये जाने चाहिए।

(ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण जेएनपीटी और इस प्राधिकरण दोनों द्वारा तिमाही आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

15.8. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा प्राप्त नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष के पीटी को भेजेगा। के पीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/213/17]

अनुलग्नक-1 (क)

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों को के पीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तर निकालने के लिए आकलन में अपनाए गए प्रतिमानों की तुलनात्मक स्थिति और के पीटी द्वारा निर्धारित प्रतिमानों से विचलन के लिए दिये गए औचित्य

I. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	प्रतिमान	तैयार उर्वरक		उर्वरक- कच्चा माल		खाद्यान्न		नॉन कोर्किंग कोयला		कोयला		लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बैटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	
		यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।		सल्फर, रॉक फास्फेट		खाद्यान्न तथा तेलो का अर्क		ताप कोयला		कोर्किंग कोयला		लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	
		मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	के पीटी द्वारा प्रस्तावित
1	पाति पाली हुकों की संख्या	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4
2	प्रति पाली प्रति हुक (टन में)	900	900	810	810	660	666.67	1000	1000	900	900	1460	1250
3	पाली संख्या	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	प्रति दिन उत्पादकता (1 x 2 x 3)	8100	8100	7290	7290	5940	6000.03	12000	12000	10800	10800	17520	15000
5	उत्पादकता (प्रति पाली टन में)(पूर्णांकित)	2700	2700	2430	2430	1980	2000.01	4000	4000	3600	3600	5840	5000
6	पत्तन द्वारा पिछ्ले तीन वर्षों में प्राप्त प्रति हुक प्रति पाली औसत उत्पादकता (टन में/पाली/हुक) (वर्ष 2013-14 से	915		879		679		1380		1382		1254 लौह अयस्क के लिए 1350 लौह अयस्क पैलेट, मिल स्केल, तांबा सांद्र	

	2015-16 के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्राप्त उत्पादकता के आधार पर)						
7	विचलन का औचित्य, यदि कोई हो केपीटी द्वारा यथा स्पष्ट	कोई विचलन नहीं	कोई विचलन नहीं	प्रतिमान से अधिक	कोई विचलन नहीं	कोई विचलन नहीं	विचलन (देखें टिप्पणी.1)

लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट्स, बेटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	कवाइ	कवाइ	अन्य अयस्क और खनिज	चूनापत्थर और अन्य खनिज	नमक	अल्यूमिनिया एवं पिंग आयरन सिल्वी और समान शुष्क बल्क कार्गो						
बेटोनाइट, बाक्साइट,	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	भारी गलनांक कबाड़	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	नमक	अल्यूमिनिया, पिंग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो						
मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	
1460	1000	700	500	360	360	870	870	1080	867	1000	1000	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
17520	12000	6300	4500	3240	3240	7830	7830	9720	7800	12000	12000	
5840	4000	2100	1500	1080	1080	2610	2610	3240	2600	4000	4000	
1422		598		522		925		916		1239		1544
विचलन. बेटोनाइट और बाक्साइट के लिए इस कार्गो का घनत्व इस वस्तु वर्ग में अन्य कार्गो जैसे लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट्स, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क की तुलना में कम होने के कारण घनत्व के आधार पर अलग से उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव किया गया है।	विचलन (देखें टिप्पणी.1)		कोई विचलन नहीं	कोई विचलन नहीं	विचलन (देखें टिप्पणी.1)		कोई विचलन नहीं	कोई विचलन नहीं				

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों को केपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तर निकालने के लिए आकलन में अपनाए गए प्रतिमानों की तुलनात्मक स्थिति और केपीटी द्वारा निर्धारित प्रतिमानों से विचलन के लिए दिये गए औचित्य

II. ब्रेक ब्ल्क कार्गो

क्र.सं.	प्रतिमान	बैग बंद कार्गो		भारी भरकम बैग		लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब		लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब		लौह और इस्पात पाईप, ट्यूब, पैलेट	
		बैग बंद कार्गो		भारी भरकम बैग		लौह और इस्पात एच आर कॉयल		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		लौह और इस्पात और स्लैब	
		मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित
1	पाति पाली हुकों की संख्या	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	3	2.5	3	2.5	3
2	टन प्रति पाली प्रति हुक (टन में)	300	320	560	266	1360	1200	1360	700	280	444
3	पाली संख्या	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	प्रति दिन उत्पादकता (1 x 2 x 3)	2250	2400	4200	2000	10200	10800	10200	6300	2100	4000
5	उत्पादकता (प्रति पाली टन में)(पूर्णांकित)	750	800	1400	666	3400	3600	3400	2100	700	1333.3333
6	पत्तन द्वारा प्रिष्ठले तीन वर्षों में प्राप्त प्रति हुक प्रति पाली औसत उत्पादकता (टन में/पाली/हुक) (वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्राप्त उत्पादकता के आधार पर)		333		280		800		800		502
7	विचलन का औचित्य, यदि	प्रतिमान से अधिक	विचलन (देखें टिप्पणी.1)	प्रतिमान से अधिक	विचलन (देखें टिप्पणी.1)	प्रतिमान से अधिक	विचलन (देखें टिप्पणी.1)	प्रतिमान से अधिक	प्रतिमान से अधिक	प्रतिमान से अधिक	प्रतिमान से अधिक

लौह और इस्पात पाईप, ट्यूब, पैलेट		लौह और इस्पात पाईप, ट्यूब, पैलेट		लौह और इस्पात पाईप, ट्यूब, पैलेटs		इमारती लकड़ी लट्टे		इमारती लकड़ी लट्टे		ग्रेनाइट और संगमरमर	
लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		अनिर्दिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रॉड		इमारती लकड़ी लट्टे-मसृण		इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा		ग्रेनाइट और संगमरमर	
मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित
2.5	3	2.5	3	2.5	3	2.5	2.5	2.5	2.5	2	2.5
280	266	280	366	280	300	320	320	480	400	500	360
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2100	2400	2100	3300	2100	2700	2400	2400	3600	3000	3000	2700
700	800	700	1100	700	900	800	800	1200	1000	1000	900

427	427	331	336	442	497
प्रतिमान से अधिक	प्रतिमान से अधिक	प्रतिमान से अधिक	विचलन नहीं	विचलन (देखें टिप्पणी.1)	विचलन (देखें टिप्पणी.1)
टिप्पणी.1. कांडला में कार्गो प्रहस्तन विभिन्न क्षमताओं की प्रति क्रेनों, टट क्रेनों द्वारा किया जाता है, जैसे 12एमटी/16एमटी/25एमटी/अनुज्ञेय ड्राफ्ट के अनुसार वर्थ संबंधी प्रमिवंध होने के साथ-साथ कुछेक बर्थों पर एचएमसी के कार्य पर प्रतिबंध लगा है। इस प्रकार केपीटी द्वारा इन स्थानीय प्रचालनों और स्थितियों पर उक्त प्रस्ताव में उत्पादकता मानदंडों पर विचार करते समय ध्यान रखा गया है।					

अनुलग्नक 2

स्टीवडोरिंग और टट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिये निर्धारित उपस्कर मानकों की केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्करों के साथ तुलनात्मक स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

(क) शुष्क बल्क कार्गो:

क्र. सं.	वर्ग	वस्तु	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानकों से विचलन, यदि कोई हो, के लिये केपीटी द्वारा दिया गया ओचित्य .
			मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
I. पोत से टट प्रहस्तन					
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
7		बेंटोनाइट, बाक्साइट,			
8	कतरन कबाड	कतरन कबाड कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा टट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं

9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालू, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालू, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
12	लवण	लवण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	कोई विचलन नहीं
II. फलका कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर					
1	तैयार उर्वरक	शूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि.	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 4 नग)	एक्सावेटर-4 नग, ग्रैब-4 नग.	कोई विचलन नहीं
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 4 नग)	एक्सावेटर-4 नग, ग्रैब-4 नग.	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 4 नग)	एक्सावेटर-4 नग, ग्रैब-4 नग.	कोई विचलन नहीं
7	अयस्क. जिंक अयस्क	बेटोनाइट, बाक्साइट,	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 4 नग)	एक्सावेटर-4 नग, ग्रैब-4 नग.	कोई विचलन नहीं
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह मिल, एच बी	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक	एक्सावेटर-4 नग,	कोई विचलन नहीं

		लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	4 नग)	ग्रैब-4 नग.	
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	एक्सावेटर-1 प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 4 नग)	एक्सावेटर-4 नग, ग्रैब-4 नग.	कोई विचलन नहीं
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
12	लवण	लवण	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक (प्रत्येक 3 नग)	पेय लोडर – 3 नग, ग्रैब3 नग,	टिप्पणी 1

टिप्पणी 1: डोजर के स्थान पर पत्तन ने पेय लोडर का प्रस्ताव किया है।

ख. ब्रेक बल्क कार्गो:

क्र. सं.	वर्ग	वस्तु	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानकों से विचलन, यदि कोई हो, के लिये केपीटी द्वारा दिया गया ओचित्य .
			मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
I. पोत से तट परिचालन					
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	नेट स्लिंग द्वारा (अधिकतम भार 5टन) और हुक , यदि अपेक्षित हो, (2.5 नग)	नेट स्लिंग द्वारा (अधिकतम भार 5टन) और हुक, यदि अपेक्षित हो, (2.5 नग)	कोई विचलन नहीं
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	हुक द्वारा (2.5 नग.)	हुक द्वारा (2.5 नग.)	कोई विचलन नहीं
3	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	पोत क्रेनो द्वारा हुको के साथ स्लिंग का प्रयोग करके (3 नग)	ब्रेक बल्क कार्गो की उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो के लिये 2.5 हुक प्रति पाली के प्रति केपीटी ने 2 हुक प्रति पाली अथवा 3 हुक प्रति पाली पर सुविचार करते हुए उपस्कर लागत का आकलन किया है एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने बताया है कि सुविचरित उपस्करों की संख्या

					उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
4		लौह और इस्पात सी आर कॉयल			
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	पोत क्रेनो द्वारा हुको के साथ स्लिंग का प्रयोग करके (3 नग)	
6		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर.			
7		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर.			
8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात- जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर राड			
9	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	कोई विचलन नहीं
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	कोई विचलन नहीं
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2 नग)	पोत क्रेनो द्वारा स्लिंग का प्रयोग करके (2.5 नग)	ब्रेक ब्लक कार्गों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये कुछेक ब्रेक ब्लक कार्गों के लिये 2.5 हुक प्रति पाली के प्रति केपीटी ने 2 हुक प्रति पाली अथवा 3 हुक प्रति पाली पर सुविचार करते हुए उपस्कर लागत का आकलन किया है एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने बताया है कि सुविचरित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
II.	हैच कार्य परिचालन				
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विचलन नहीं
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	डीएफएलटी 5टी-1 नग (2.5 नग.)	डीएफएलटी 5टी-1 नग - 2.5 नग.	कोई विचलन नहीं
3	लौह और इस्पात	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	डीएफएलटी 5टी-1 नग (2.5 नग.)	डीएफएलटी 30टी-2 नग (आन बोर्ड)-	ब्रेक ब्लक कार्गों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये कुछेक ब्रेक ब्लक कार्गों के लिये 2.5 हुक प्रति

	कॉयल		डीएफएलटी 30टी-2 नग (टट पर)	पाली के प्रति केपीटी ने 2 हुक प्रति पाली अथवा 3 हुक प्रति पाली पर सुविचार करते हुए उपस्कर लागत का आकलन किया है एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने बताया है कि सुविचरित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे। केपीटी ने बताया है कि जहाँ तक टट पर 30 टन क्षमता के डीएफएलटी/ फार्क लिफ्ट लगाये जाने का संबंध है एचआर सीआर कायलों और अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात जैसे ट्यूब, बीम और तार राड का प्रहस्तन करते समय ऐसे कार्गों को पहले टट पर उतारा जाता है और तब ट्रकों पर लादा जाता है ताकि बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके और परिचालन भी सुरक्षित हो। यदि ऐसे कार्गों को सीधे ट्रालरों पर उतारा जायेगा तो कार्गों को ध्रुति पहुंचने के अवसर होते हैं इसके अतिरिक्त उत्पादकता भी कम होगी।
4	लौह और इस्पात सी आर कॉयल		फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग.	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	डीएफएलटी 30टी-1 नग (2.5 नग.)	ड्रेक ब्लक कार्गों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये कुछेक ड्रेक ब्लक कार्गों के लिये 2.5 हुक प्रति पाली के प्रति केपीटी ने 2 हुक प्रति पाली अथवा 3 हुक प्रति पाली पर सुविचार करते हुए उपस्कर लागत का आकलन किया है एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने बताया है कि सुविचरित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		डीएफएलटी 5टी-1 नग - केपीटी ने पुष्टि की है कि लोहा और इस्पात पाईपों के लिये 5 टन क्षमता के डीएफएलटी की तैनाती पर्याप्त पाई गई है क्योंकि उक्त फार्क लिफ्टों का प्रयोग हैं जो के परों के नीचे पाईप रखने के लिये होता है।
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		
8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात- जैसे	डीएफएलटी 5टी-3 नग (आन बोर्ड)- ड्रेक ब्लक कार्गों की उपस्कर किराया लागत के आकलन	

	ट्यूब, बीम तथा वायर राड		डीएफएलटी 5टी-3 नग (तट पर)	के लिये कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो के लिये 2.5 हुक प्रति पाली के प्रति केपीटी ने 2 हुक प्रति पाली अथवा 3 हुक प्रति पाली पर सुविचार करते हुए उपस्कर लागत का आकलन किया है एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने बताया है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि केपीटी ने बताया है कि जहाँ तक तट पर डीएफएलटी लगाये जाने का संबंध है अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात जैसे ट्यूब, बीम और तार राड का प्रहस्तन करते समय ऐसे कार्गों को पहले तट पर उतारा जाता है और तब ट्रकों पर लादा जाता है ताकि बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके और परिचालन भी सुरक्षित हो। यदि ऐसे कार्गों को सीधे ट्रालरों पर उतारा जायेगा तो कार्गों को क्षति पहुंचने के अवसर होते हैं इसके अतिरिक्त उत्पादकता भी कम होगी।	
9	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग (2.5 नग)	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग (2.5 नग)	कोई विचलन नहीं
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग (2.5 नग)	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग (2.5 नग)	कोई विचलन नहीं
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	डीएफएलटी 30टी-1 नग (2 नग.)	डीएफएलटी 30टी-1 नग (2.5 नग.)	केपीटी ने बताया है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे

विंच प्रचालक के साथ स्टीवडोरिंग परिचालन

अनुलग्नक - III (क)

केपीटी में केपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निकालने की गणना

क. शुष्क बल्क कार्गो

(रुपए में)

क्र. सं.	वस्तु वर्ग	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	2700	2700
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्के	1980	2000
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र और सीसा अयस्क.	4380	5000
7		बेटोनाइट, बाक्साइट,		4000
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कद्दा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	2100	1500
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600
12	लवण	लवण	3000	4000
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	3360	3360

परिचालन लागत

उपस्कर किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम प्रभार/ पाली	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली
81000	25225	106225	21245	21245	148715
81000	25225	106225	21245	21245	148715
81000	25225	106225	21245	21245	148715
124000	32651	156651	31330	31330	219311
124000	32651	156651	31330	31330	219311
124000	32651	156651	31330	31330	219311
124000	32651	156651	31330	31330	219311
93000	25225	118225	23645	23645	165515
93000	25225	118225	23645	23645	165515
81000	25225	106225	21245	21245	148715
81000	25225	106225	21245	21245	148715
124000	32651	156651	31330	31330	219311
81000	25225	106225	21245	21245	148715

गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली		
			विदेशी 95.86%	तटीय 4.14%	
29743	178458	66.10	67.21		40.33
29743	178458	73.44	74.68		44.81
29743	178458	89.23	90.73		54.44
43862	263174	65.79	65.79		65.79
43862	263174	73.10	74.33		44.60
43862	263174	52.63	53.52		32.11
			लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए		
			52.63 (लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट)	52.63 (लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट)	

43862	263174	65.79	66.90	40.14
33103	198618	132.41	134.64	80.78
33103	198618	183.91	187.00	112.20
29743	178458	68.64	69.79	41.88
29743	178458	68.64	69.79	41.88
43862	263174	65.79	66.90	40.14
29743	178458	53.11	54.01	32.41

ख. ब्रेक ब्ल्क कार्गो

(रु. में)

क्र. सं.	वस्तु वर्गों	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	900	800
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	1680	666
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		2100
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		1100
8		अनिर्दिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रॉड		900
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसृण	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसृण	960	800
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900

परिचालन लागत

उपस्कर किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम प्रभार/ पाली	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली
0	88992	88992	17798	17798	124589
20000	55492	75492	15098	15098	105689
120000	40963	160963	32193	32193	225348
120000	40963	160963	32193	32193	225348
90000	49963	139963	27993	27993	195948
8000	81963	89963	17993	17993	125948
8000	81963	89963	17993	17993	125948
48000	49963	97963	19593	19593	137148
37500	57127	94627	18925	18925	132478
37500	47127	84627	16925	16925	118477
75000	40127	115127	23025	23025	161177

गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपक्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली		
			विदेशी 95.86%	तटीय 4.14%	
24918	149507	186.88	190.03		114.02
21138	126827	190.43	193.64		116.18
45070	270418	75.12	76.38		45.83
45070	270418	128.77	130.94		78.56
39190	235138	176.40	179.37		107.62
25190	151138	188.92	192.10		115.26
25190	151138	137.40	139.71		83.83
27430	164578	182.86	185.94		111.56
26496	158973	198.72	202.06		121.24
23695	142172	142.17	144.57		86.74
32235	193412	214.90	218.52		131.11

विंच प्रचालक के साथ स्टीवडोरिंग परिचालन

अनुलग्नक - III (ख)

केपीटी में केपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रक्रिय प्रशुल्क निकालने की गणना

क. शुष्क बल्क कार्गो

(रु. में)

क्र. सं.	वस्तु वर्ग	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, इसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि.	2700	2700
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000
7		बेंटोनाइट, बाक्साइट,		4000
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	2100	1500
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600
12	लवण	लवण	3000	4000
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	3360	3360

परिचालन लागत

उपस्कर किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम प्रभार/ पाली	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली
81000	17566	98566	19713	19713	137992
81000	17566	98566	19713	19713	137992
81000	17566	98566	19713	19713	137992
124000	22439	146439	29288	29288	205015
124000	22439	146439	29288	29288	205015
124000	22439	146439	29288	29288	205015
124000	22439	146439	29288	29288	205015
93000	17566	110566	22113	22113	154792
93000	17566	110566	22113	22113	154792
81000	17566	98566	19713	19713	137992
81000	17566	98566	19713	19713	137992
124000	22439	146439	29288	29288	205015
81000	17566	98566	19713	19713	137992

गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/ पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अप्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली		प्राधिकरण द्वारा, तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अप्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली कुछेक गणितीय अशुद्धियों में सुधार करके, निकाला गया	
			विदेशी 95.86%	तटीय 4.14%	विदेशी 95.86%	तटीय 4.14%
27598	165590	61.00	64	38	62.36	37.42
27598	165590	68.00	71	43	69.29	41.57
27598	165590	83.00	86	52	84.19	50.51
41003	246018	62.00	64	38	62.00	62.00
41003	246018	68.00	71	43	69.49	41.69
41003	246018	49.00	51	31	50.03	30.02

						लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए	
						49.00	
						लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट	लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट
41003	246018	62.00	64	38		62.54	37.52
30958	185750	124.00	129	77		125.92	75.55
30958	185750	172.00	179	108		174.89	104.93
27598	165590	64.00	66	40		64.76	38.86
27598	165590	64.00	66	40		64.76	38.86
41003	246018	62.00	64	38		62.54	37.52
27598	165590	49.00	51	31		50.11	30.07

ख. ब्रेक ब्ल्क कार्गो

बिना विच प्रचालक के

(रु. में)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)
1	वैग बंद कार्गो	वैग बंद कार्गो	900	800
2	भारी भरकम वैग	भारी भरकम वैग	1680	666
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		2100
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800
7		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		1100
8		अनिर्दिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रॉड		900
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसृण	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसृण	960	800
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900

परिचालन लागत					
उपस्कर किराया लागत/ पाली	ऑन बोर्ड श्रम प्रभार/ पाली	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत / पाली	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत/ पाली
0	82610	82610	16522	16522	115654
20000	49110	69110	13822	13822	96754
120000	33304	153304	30661	30661	214626
120000	33304	153304	30661	30661	214626
90000	42304	132304	26461	26461	185226
8000	74304	82304	16461	16461	115226
8000	74304	82304	16461	16461	115226
48000	42304	90304	18061	18061	126426
37500	50745	88245	17649	17649	123543
37500	40745	78245	15649	15649	109543
75000	33745	108745	21749	21749	152243

गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/ पाली सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली	
			विदेशी 95.86%	तटीय 4.14%
23131	138785	173	176.40	105.84
19351	116105	174	177.27	106.36
42925	257551	72	72.75	43.65
42925	257551	123	124.71	74.83
37045	222271	167	169.55	101.73
23045	138271	173	175.75	105.45
23045	138271	126	127.82	76.69
25285	151711	169	171.41	102.85
24709	148252	185	188.43	113.06
21909	131452	131	133.66	80.20
30449	182692	203	206.41	123.85

अनुलग्नक 4

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिये निर्धारित उपस्कर मानकों की केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्करों के साथ तुलनात्मक स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

(क) शुष्क बल्क कार्गों:

क्र. सं.	वर्ग	वस्तु	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानकों से विचलन, यदि कोई हो, के लिये केपीटी द्वारा प्रस्तावित
			मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
I. विधि 1 [परेविती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गों की ट्रकों पर उत्तराई अथवा विलोमतः]					
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	चल हापर 30 कम- 3 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
7	तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	बेंटोनाइट, बाक्साइट,			
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई विचलन नहीं
10	अन्य अयस्क न और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	चल हापर 30 कम- 3 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	कोई विचलन नहीं
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 3 नग	केपीटी ने पुष्टि की है कि चुंकि 3 हक प्रति पाली परिचालन में रहेंगे, प्रस्ताव में 3 हापर प्रति पाली सही सुविचारित किये गये हैं।
12	लवण	लवण	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	चल हापर 30 कम- 4 नग	चल हापर 30 कम- 4 नग	कोई विचलन नहीं

II.	विधि 2 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया (बिना हापर के) और परिसर के भीतर (1 कि.मी से दूर) भंडार यार्ड में ले जाया जाना]				
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएफी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	क. जहाजी क्रेन: ट्रक 15 टन-20 नग ख.एचएमसी पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	क.जहाजी क्रेन: ट्रक 15 टन-20 नग ख.एचएमसी पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नहीं
7	अयस्क	बेंटोनाइट, बाक्साइट,		ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	बर्थ से /को और बैक अप भंडार क्षेत्र की दूरी को देखते हुए उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये 15 टन के 25 डम्पर पर्यास होंगे अतः 25 नग डम्पर पर प्रस्ताव में सुविचार किया गया है।
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग उत्खनक 2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-15 नग उत्खनक 2 नग (भंडारण यार्ड में)	2 नग पेलोडर्स् 10 टन के स्थान पर 2 नग उत्खनक 210 पर सुविचार किया गया है क्योंकि यह कार्गो पेलोडर्स् के स्थान पर उत्खनकों से प्रहिस्तत किया जाता है

9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15टन - 2 नग भंडारण यार्ड में	ट्रक 15 टन-15 नग उत्खनक 2 नग (भंडारण यार्ड में)	भारी गलनांक कबाड़ के प्रहस्तन के लिये कार्गो की किस्म की वजह से उत्खनक 210 की परिचालन क्षमता 15 टन चल क्रेन की तुलना में काफी अधिक है। उत्खनक 210 की तुलना में 15 टन क्रेन के धीमे घुमाव / अनुवात और उत्तोलन गतिशीलता के कारण उत्पादकता मानक प्राप्त नहि किये जा सकते। इसलिये प्रस्ताव में उत्खनक 210 पर सुविचार किया गया है।
10	अन्य अयस्क नजूर और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (मूल के साथ संशोधित प्रस्ताव मे उत्खनक का प्रस्ताव था)	कोई विचलन नही
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नही
12	लवण	लवण	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नही
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल , और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल , और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग -4 नग (भंडारण यार्ड में)	कोई विचलन नही
III. विधि 3 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया (हापर के साथ) और परिसर के भीतर (1 कि.मी से दूर) भंडार यार्ड में ले जाया जाना]					
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	केपीटी ने कुछेक कार्गो वस्तु गुपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशो में निर्धारित मानको से कम नगो पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करो की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग	

			पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	
4	नॉन कोकिंग कोयला	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
5	कोकिंग कोयला	कोकिंग कोयला	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-34 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
7	अयस्क	बेंटोनाइट, बाक्साइट,		चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कड्डा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	--
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	लागू नहीं	लागू नहीं	--
10	अन्य अयस्क न और खनिज	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-20 नग पेलोडर्स् 10 टन -1 नग (भंडारण यार्ड में)	पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका,	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स,	चल हापर 30 कब -4 नग,	चल हापर 30 कब -4 नग,	

	बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
12	लवण	लवण	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल , और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल , और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	चल हापर30 कब -4 नग, ट्रक 15 टन-25 नग पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	
IV.	विधि 4 [कार्गों की घाट पर उतराई और ट्रकों पर लदान तथा परेषिती के परिसर को भेजना]				
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग	केपीटी ने कुछेक कार्गों वस्तु गुपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और टट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम नगों पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग	
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग	
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग	
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग	
7	तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	बेंटोनाइट, बाक्साइट,			
8	कतरन कबाड	कतरन कबाड कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गों	ट्रक 15 टन-15 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग बर्थ पर उत्खनक- 3 नग बर्थ पर	उत्खनक- 3 नग	पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्ताव में पेलोडर्स् के स्थान पर 3 नग -उत्खनक को दर्शाया गया है क्योंकि कतरन कबाड का प्रहस्तन उत्खनक द्वारा किया जाता है। इसके अतिरिक्त उसने पुष्टि की है कि इन्हे कार्गों की सीधी सपुर्दी के लिये परेषित द्वारा (टट प्रहस्तन एंजेंटो द्वारा नहीं) दिया जाता है। इसके अतिरिक्त उसने यह भी पुष्टि की है कि किसी
9	भारी गलनांक कबाड	भारी गलनांक कबाड और गोला पत्थर	ट्रक 15 टन-15 नग चल क्रेन 15टन - 3 नग बर्थ पर	उत्खनक- 3 नग	

					ट्रक पर भी सुविचार नहीं किया गया है क्योंकि इन्हें भी कार्गों की सीधी सपुर्दगी के लिये परेपिति द्वारा (टट प्रहस्तन एजेंटो द्वारा नहीं) दिया जाता है। यह विधि 4 (सीधी सपुर्दगी) के अंतर्गत कार्गों के सभी परेषणों पर लागू होगा।
10	अन्य अयस्क न और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग	केपीटी ने कुछेक कार्गों वस्तु गृपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और टट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम नगों पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग	
12	लवण	लवण	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग	पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग	
V. विधि 5 [कार्गों की घाट पर उत्तराई और ट्रकों पर लदान तथा भंडारण यार्ड को भेजना (एक किलोमीटर से अधिक दूर)]					
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	केपीटी ने कुछेक कार्गों वस्तु गृपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और टट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम नगों पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	

4	नॉन कोकिंग कोयला	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -5 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -22 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)
5	कोकिंग कोयला	कोकिंग कोयला	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -19 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -34 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -5 नग (भंडारण यार्ड में)
7	अयस्क	बेंटोनाइट, बाक्साइट,		पेलोडर्स् 10 टन -5 नग (बर्थ पर) ट्रक 15टन -22 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	ट्रक 15टन -15 नग पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (बर्थ पर) और उत्खनक 3 नग (बर्थ पर), पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन -10 नग, (बर्थ पर) उत्खनक 4 नग (बर्थ पर) उत्खनक 4 नग (भंडारण यार्ड में)
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	ट्रक 15टन -15 नग चल क्रेन 15टन -3 नग (बर्थ पर), और 2 नग (यार्ड में),	ट्रक 15टन -15 नग उत्खनक 4 नग (बर्थ पर) और 3 नग यार्ड में
10	अन्य अयस्क नजौर खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (बर्थ पर)	पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (बर्थ पर)

			ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -2 नग (भंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन -15 नग, पेलोडर्स् 10 टन -3 नग (भंडारण यार्ड में)	
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -15 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	
12	लवण	लवण	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -20 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	पेलोडर्स् 10 टन -6 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -25 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (वर्थ पर) ट्रक 15टन -15 नग, पेलोडर्स् 10 टन -4 नग (भंडारण यार्ड में)	

ख. ब्रेक बल्क कार्गो:

क्र. सं.	वर्ग	वस्तु	उपस्कर प्रोफाईल		निर्धारित मानकों से विचलन, यदि कोई हो, के लिये केपीटी द्वारा दिया गया ओचित्य .
			मानक	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	
I. विधि 1 [परेषिती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की ट्रकों पर उत्तराई अथवा विलोमतः]					
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	--
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	कोई उपस्कर नहीं	फिल्ट - 1 नग.	(क) विधि 1 में ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन में परेषिती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की ट्रकों पर उत्तराई अथवा विलोमतः निहित है। अतः प्रहस्तन की इस विधि के परिचालन में किसी उपस्कर अथवा श्रमिक की जरूरत नहीं होती क्योंकि इस विधि में कार्गो की सुपुर्दगी सीधे ट्रकों पर होती है और इसमें कोई और परिचालन शामिल नहीं होता और इसलिये इन दिशानिर्देशों में इस विधि के अंतर्गत भारी भरकम बैग, लौह और इस्पात तथा
3	लौह और इस्पात	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	कोई उपस्कर नहीं	फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग.	
4	कॉयल	लौह और इस्पात सी आर कॉयल		नग.	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप,	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	कोई उपस्कर नहीं	फार्क लिफ्ट 30टन - 1 नग	(क) विधि 1 में ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन में परेषिती के परिसर में सीधे सुपुर्दगी के लिये कार्गो की ट्रकों पर उत्तराई अथवा विलोमतः निहित है। अतः प्रहस्तन की इस विधि के परिचालन में किसी उपस्कर अथवा श्रमिक की जरूरत नहीं होती क्योंकि इस विधि में कार्गो की सुपुर्दगी सीधे ट्रकों पर होती है और इसमें कोई और परिचालन शामिल नहीं होता और इसलिये इन दिशानिर्देशों में इस विधि के अंतर्गत भारी भरकम बैग, लौह और इस्पात तथा
6	ट्यूब और कप्लेट	लौह और इस्पात <3 मीटर		फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग	
7		लौह और इस्पात >3 मीटर		चल क्रेन 10 टन 3 नग.	

8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात-			ग्रेनाइट और संगमरमर जैसे कार्गो ग्रुप के लिये किसी उपस्कर का निर्धारण नहीं किया गया है। (ख). क्योंकि इन दिशानिर्देशों में इस विधि के अंतर्गत किसी उपस्कर का निर्धारण नहीं किया गया है इसलिये कोई श्रम लागत, परिचालन उपरिव्यय, प्रशासनिक उपरिव्यय, नहीं होगा और ग्राह्य गुंजाइश शून्य होगी। तथापि, केपीटी ने उपस्कर लागत के साथ साथ अन्य लागतों पर सुविचार किया है और तदनुसार उपरोक्त कार्गो ग्रुपों के लिये अपर्फ्रेट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। (ग). केपीटी ने स्पष्ट किया है कि किसी आशोधन की जरूरत नहीं है क्योंकि ब्रेक ब्लक के अंतर्गत सभी कार्गों को पहले क्ले पर उतारा जाता है तत्पश्चात ट्रकों / पोतों पर लादा जाता है। इसलिये उसके लिये उपस्कर/श्रम की जरूरत पड़ती है और इसलिये प्रस्ताव में सही दर्शाया गया है।
9	इमारती लकड़ी लट्टे – मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे – मसृण	लागू नहीं	लागू नहीं	--
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लागू नहीं	लागू नहीं	--
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	लागू नहीं	लागू नहीं	--
II. विधि 2 [कार्गों की घाट पर उतराई और ट्रकों पर लदान तथा परेपिती के परिसर को भेजना अथवा विलोमतः]					
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	कोई उपस्कर नहीं (मानव द्वारा ट्रकों पर लदान	कोई उपस्कर नहीं (मानव द्वारा ट्रकों पर लदान	कोई विचलन नहीं
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	लागू नहीं	फिल्ट - 1 नग.	केपीटी ने कुछेक कार्गो वस्तु ग्रुपों के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम / अधिक नगों पर विचार किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 1 नग. वर्थ पर	फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग.	
4	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	लौह और इस्पात सी आर आर कॉयल		फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग.	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन - 1 नग. वर्थ पर	फार्क लिफ्ट 30टन - 2 नग.	कार्य लागू नहीं
6		लौह और इस्पात पाईप, <3 मीटर			

7		लौह और इस्पात पाईप, >3 मीटर			
8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात- जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर राड		फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन - 3 नग.	पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
9	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	लाग ग्रैवर 10 टन 5 नग बर्थ पर	पेलोडर्स् 10 टन - 5 नग	
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लाग ग्रैवर 10 टन 5 नग बर्थ पर	पेलोडर्स् 10 टन - 5 नग	
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	लागू नहीं	लागू नहीं	--
III. विधि 3 [कार्गो ट्रक पर उतारा गया और परिसर के भीतर भंडार यार्ड में ले जाया जाना और विलोमतः:]					
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	लागू नहीं	लागू नहीं	--
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	ट्रक 15टन - 9 नग. बर्थ पर	ट्रक - 7 नग	(क): केपीटी ने कुछेक कार्गो वस्तु ग्रुपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम / अधिक नगों पर विचार किया है।
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एचआर कॉयल	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर - 40टन - 9 नग	एफएलटी 30टन - 2नग. ट्रेक्टर ट्रालर - 12नग. एफएलटी (पुनःलदान) - 2नग.	(ख): केपीटी ने तट प्रहस्तन की विधि 3 के अंतर्गत कुछेक उपस्करों पर विचार नहीं किया है यद्यपि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में उपस्कर निर्धारित हैं। तट प्रहस्तन की विधि 3 के अंतर्गत कुछेक उपस्करों पर विचार नहीं किया जाना प्रहस्तन प्रथा और परिचालन कुशलताओं के आधार पर है। पत्तन ने पुष्टि की है कि इन उपस्करों पर विचार नहीं करने से परिचालन प्रभावित नहीं होंगे।
4	लौह और इस्पात स्लैब	लौह और इस्पात सीआर कॉयल		एफएलटी 30टन - 2नग. ट्रेक्टर ट्रालर - 10नग. एफएलटी (पुनःलदान) - 2नग.	(ग): पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर - 40टन - 9 नग	एफएलटी 30टन - 1नग. ट्रेक्टर ट्रालर - 10नग. एफएलटी (पुनःलदान) - 2नग.	
6		लौह और इस्पात कॉयल पाईप, <3 मीटर		मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर - 8 नग	
7		लौह और इस्पात कॉयल पाईप, >3 मीटर		मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर	

8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात- जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर राड		ट्रालर - 15नग	
				मोबाइल क्रेन 10 टन - 3नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर -10नग	
9	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	लागू नहीं	लागू नहीं	--
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लागू नहीं	लागू नहीं	--
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2नग ,ट्रक- 40टन - 12 नग	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2नग ट्रक-9 नग	पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
IV. विधि 4 [कार्गों की घाट पर उत्तराई और ट्रकों पर लदान तथा पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड को भेजना अथवा विलोमतः:					
1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	ट्रक- 10टन - 9 नग	ट्रक-11 नग.	केपीटी ने कुछेक कार्गो वस्तु ग्रुपो के लिये उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिये स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से कम / अधिक नगों पर विचार किया है।
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	लागू नहीं	एफएलटी - 1 नग. ट्रक-6 नग.	
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	लौह और इस्पात एचआर कॉयल	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 1 नग. बर्थ में और 2 नग यार्ड में ट्रेक्टर ट्रालर - 40टन - 9 नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 2 नग. बर्थ में और 2 नग (पुनःलदान) , ट्रेक्टर ट्रालर - 12नग	पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित उपस्करों की संख्या उत्पादकता मानक प्राप्त करने के लिये कार्य की वास्त्विक स्थितियों के अनुसार है, और यह पुष्टि की है कि इसके परिचालन प्रभावित नहीं होंगे
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन - 2 नग. बर्थ में और 2 नग (पुनःलदान) , ट्रेक्टर ट्रालर - 10नग	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप,	लौह और इस्पात कॉयल प्लेट और स्लैब	मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर - 40टन - 9 नग और फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन - 1 नग. बर्थ में	--	मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर -8नग
6	ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		मोबाइल क्रेन 10 टन - 3नग यार्ड में , ट्रेक्टर	
7		लौह और इस्पात कॉयल पाईप >3 मीटर		ट्रालर - 3नग यार्ड में , ट्रेक्टर	

8		अनिर्दिष्ट लोहा और इस्पात- जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर राड		ट्रालर - 15नग	
				मोबाइल क्रेन 10 टन - 2नग यार्ड में , ट्रेक्टर ट्रालर -10नग	
9	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	लाग ग्रैबर 10 टन 5 नग वर्थ पर 2नग यार्ड में ट्रेक्टर ट्रालर -10नग - 40टन - 12 नग	पेलोडर्स- 4 नग. वर्थ पर पेलोडर्स-यार्ड में - 1 नग ट्रेक्टर ट्रालर -10नग	
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लाग ग्रैबर 10 टन 5 नग वर्थ पर 2नग यार्ड में ट्रेक्टर ट्रालर -10नग - 40टन - 12 नग	पेलोडर्स- 4 नग. वर्थ पर पेलोडर्स-यार्ड में -2 नग ट्रेक्टर ट्रालर -9नग	
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	लागू नही	मोबाइल क्रेन- 2नग ट्रेक्टर ट्रालर -12नग	

तट प्रहस्तन परिचालन

अनुलग्नक-V

केपीटी में केपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने की गणना

शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	परिचालन लागत						रुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/ सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)	तटीय रियायत नीति के अधीन सुविचारित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति टन प्रति पाली			
					उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार उपस्कर किराया लागत का @ 5%	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत							
विधि 1 [परेषिती परिसरों पर सुरुदंगी के लिए कार्गों की ट्रकों पर सीधे उत्तराई अथवा विलोमत																	
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि.	2700	2700	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	15.68	15.94	9.56		
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	13.07	13.29	7.97		
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	21.17	21.52	12.91		
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58	10.76	10.76		
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	11.76	11.96	7.18		

6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, वेंटोनाइट, वाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	8.47	8.61	5.17
														लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए	
														8.47	8.47
7	वेंटोनाइट, वाक्साइट,		4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58	10.76	6.46	
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	2100	1500	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्स, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	12.21	12.42	7.45
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, वालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, वालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	12.21	12.42	7.45
12	लवण	लवण	3000	4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58	10.76	6.46
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	3360	3360	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	12.60	12.81	7.69

विधि 2 [कार्गो की ट्रकों पर उत्तरार्द्ध (बिना हॉपर) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारयार्ड में ले जाना (1 कि.मी से दूर)

1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि.	2700	2700	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	67.95	69.09	41.45
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	75.50	76.77	46.06
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	91.73	93.27	55.96
4	नाँून कोकिंग कोयला	नाँून कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27	65.27	65.27
5	कोकिंग कोयला	कोकिंग कोयला	2700	3600	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	72.52	73.74	44.24
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, वेंटोनाइट, वाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000	184000	9200	193200	38640	38640	270480	54096	324576	64.92	66.01	39.61
														लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए	
														64.92	64.92
7	वेंटोनाइट, वाक्साइट,		4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27	66.37	39.82	

8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्युनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	2100	1500	92000	4600	96600	19320	19320	135240	27048	162288	108.19	110.01	66.01
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080	92000	4600	96600	19320	19320	135240	27048	162288	150.27	152.80	91.68
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	70.56	71.75	43.05
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	100.41	102.10	61.26
12	लवण	लवण	3000	4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27	66.37	39.82
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	3360	3360	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	77.70	79.01	47.41

विधि 3 [कार्गो की ट्रकों पर उत्तरार्ड (हॉपर द्वारा) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारयार्ड में ले जाना (1 कि.मी से दूर)

1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	2700	2700	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	75.79	77.06	46.24	
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	84.21	85.63	51.38	
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	102.31	104.03	62.42	
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000	140000	7000	147000	29400	29400	205800	41160	246960	61.74	61.74	61.74	
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	78.40	79.72	47.83	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	69.15	70.31	42.19	
														लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए		
														69.15	69.15	
														लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट		
7		बेंटोनाइट, बाक्साइट,		4000	140000	7000	147000	29400	29400	205800	41160	246960	61.74	62.78	37.67	
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्युनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो	2100	1500	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	78.70	80.03	48.02	
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृत्तिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3240	2600	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	108.55	110.38	66.23	
12	लवण	लवण	3000	4000	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	70.56	71.75	43.05	

13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	3360	3360	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	84.00	85.41	51.25
----	--	--	------	------	--------	------	--------	-------	-------	--------	-------	--------	-------	-------	-------

विधि 4 [कार्गों को घाट पर उतारना और तब ट्रकों पर लदान तथा परेषिती के परिसर को जाना]															
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	2700	2700	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	15.68	15.94	9.56
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	17.42	17.72	10.63
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	21.17	21.52	12.91
4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17	21.17	21.17
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	23.52	23.92	14.35
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, वाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	16.93	17.22	10.33
7		बेंटोनाइट, वाक्साइट,		4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17	21.52	12.91
8	कतरन कबाड़	कतरन कबाड़ कच्चा लौह सिल, एच बी लोहा, अल्मुनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गों	2100	1500	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	56.45	57.40	34.44
9	भारी गलनांक कबाड़	भारी गलनांक कबाड़ और गोला पत्थर	1080	1080	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	78.40	79.72	47.83
10	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2600	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	16.28	16.56	9.94
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	3240	2600	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	24.42	24.84	14.90
12	लवण	लवण	3000	4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17	21.52	12.91
13	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गों,	3360	3360	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	25.20	25.62	15.37

विधि 5 [कार्गों को घाट पर उतारना और तब ट्रकों पर लदान तथा भंडारण यार्ड को जाना(1 कि.मी से दूर]															
1	तैयार उर्वरक	यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।	2700	2700	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	83.63	85.03	51.02
2	उर्वरक- कच्चा माल	सल्फर, रॉक फास्फेट	2430	2430	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	92.92	94.48	56.69
3	खाद्यान्न	खाद्यान्न तथा तेलों का अर्क	1980	2000	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	112.90	114.80	68.88

4	नॉन कोर्किंग कोयला	नॉन कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	3000	4000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	86.44	86.44	86.44
5	कोर्किंग कोयला	कोर्किंग कोयला	2700	3600	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	96.04	97.66	58.60
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा सांद्र, सीसा और जिंक अयस्क और सीसा अयस्क. जिंक अयस्क	लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स, मिल स्केल, तांबा सांद्र, और सीसा सांद्र, और सीसा अयस्क.	4380	5000	232000	11600	243600	48720	48720	341040	68208	409248	81.85	83.23	49.94
		बेंटोनाइट, बाक्साइट,												लौह अयस्क व लौह अयस्क पैलेट के सिवा अन्य के लिए	
	कतरन कवाड़	कतरन कवाड़ कच्चा लौह सिल, एच वी लोहा, अल्मूनियम सिल और इसी प्रकार का शुष्क कार्गो												81.85	81.85
7	भारी गलनांक कवाड़	भारी गलनांक कवाड़ और गोला पत्थर		4000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	86.44	87.89	52.73
8	अन्य अयस्क और खनिज	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2100	1500	168000	8400	176400	35280	35280	246960	49392	296352	197.57	200.89	120.53
9	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	चूना पत्थर, डोलोमाइट, मृतिका, बालु, पत्थर चिप्स, पत्थर से कुचला धातु और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	1080	1080	152000	7600	159600	31920	31920	223440	44688	268128	248.27	252.45	151.47
10	लवण	लवण	2610	2600	132000	6600	138600	27720	27720	194040	38808	232848	89.56	91.06	54.64
11	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लोहा सिल, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	3240	2600	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	122.12	124.18	74.51
12	नमक	नमक	3000	4000	200000	10000	210000	42000	42000	294000	58800	352800	88.20	89.69	53.81
13	अल्यूमिनिया एवं पिग आयरन सिल्ली और समान शुष्क बल्क कार्गो	अल्यूमिनिया, पिग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	3360	3360	156000	7800	163800	32760	32760	229320	45864	275184	81.90	83.28	49.97

क्र.सं.	ब्रेक बल्क कार्गो												
	वस्तु वर्ग	वस्तु	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (दिशानिर्देशों के अनुसार) (टन में)	प्रति पाली सुविचारित उत्पादकता मानक (टन में)	उपस्कर किराया लागत	श्रम प्रभार किराया लागत	कुल उपस्कर किराया लागत तथा श्रम लागत	परिचालन लागत परिचालन उपरिव्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20%	कुल लागत	गुंजाइश @ 20%	गुंजाइश/ सहित कुल लागत	प्रति टन दर (रु.में)

विधि 1 [प्रेरणिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उत्तराई अथवा विलोमत]

1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो	900	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग	1680	666	10000	7600	17600	3520	3520	24640	4928	29568	44.40	45.14	27.08
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	30.80	31.32	18.79

4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333	50000	5000	55000	11000	11000	77000	15400	92400	69.30	70.47	42.28
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800	24000	2400	26400	5280	5280	36960	7392	44352	55.44	56.37	33.82
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		1100	24000	2400	26400	5280	5280	36960	7392	44352	40.32	41.00	24.60
8		अनिदिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रोड		900	24000	2400	26400	5280	5280	36960	7392	44352	49.28	50.11	30.07
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसूर	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसूर	960	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900	25000	2500	27500	5500	5500	38500	7700	46200	51.33	52.20	31.32

विधि 2 [प्रेषिती परिसरों पर सुपुर्दीगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उत्तराई अथवा विलोमत]

1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो		900	800	0	38500	38500	7700	7700	53900	10780	64680	80.85	82.21	49.33
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग		1680	666	10000	7600	17600	3520	3520	24640	4928	29568	44.40	45.14	27.08
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	30.80	31.32	18.79	
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		2100	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	52.80	53.69	32.21	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	83.16	84.56	50.74	
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		1100	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
8		अनिदिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रोड		900	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	61.60	62.64	37.58	
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसूर	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसूर	960	800	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	138.60	140.93	84.56	
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	110.88	112.75	67.65	
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	

विधि 3 [प्रेषिती परिसरों पर सुपुर्दीगी के लिए कार्गो की ट्रकों पर सीधे उत्तराई अथवा विलोमत]

1	बैग बंद कार्गो	बैग बंद कार्गो		900	800	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
2	भारी भरकम बैग	भारी भरकम बैग		1680	666	59500	10350	69850	13970	13970	97790	19558	117348	176.20	179.17	107.50
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600	222000	22200	244200	48840	48840	341880	68376	410256	113.96	115.88	69.53	
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		2100	205000	20500	225500	45100	45100	315700	63140	378840	180.40	183.44	110.06	
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333	175000	17500	192500	38500	38500	269500	53900	323400	242.55	246.63	147.98	
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800	84000	8400	92400	18480	18480	129360	25872	155232	194.04	197.31	118.39	
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		1100	151500	15150	166650	33330	33330	233310	46662	279972	254.52	258.81	155.29	
8		अनिदिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रोड		900	101000	10100	111100	22220	22220	155540	31108	186648	207.39	210.88	126.53	
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसूर	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसूर	960	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	

11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900	92500	9250	101750	20350	20350	142450	28490	170940	189.93	193.13	115.88
विधि 4 [परेषिती परिसरों पर सुपुर्दगी के लिए कार्गों की ट्रकों पर सीधे उत्तराई अथवा विलोमत]															
1	वैग बंद कार्गो	वैग बंद कार्गो	900	800	33000	41800	74800	14960	14960	104720	20944	125664	157.08	159.73	95.84
2	भारी भरकम वैग	भारी भरकम वैग	1680	666	59000	10300	69300	13860	13860	97020	19404	116424	174.81	177.75	106.65
3	लौह और इस्पात कॉयल	लौह और इस्पात एच आर कॉयल	4080	3600	222000	22200	244200	48840	48840	341880	68376	410256	113.96	115.88	69.53
4		लौह और इस्पात सीआर कॉयल		2100	205000	20500	225500	45100	45100	315700	63140	378840	180.40	183.44	110.06
5	लौह और इस्पात कॉयल पाईप, ट्यूब और प्लेट	लौह और इस्पात कॉयल प्लेटे और स्लैब	840	1333	0	0	0	0	0	0	0	0.00	लागू नहीं	लागू नहीं	
6		लौह और इस्पात पाईप <3 मीटर		800	84000	8400	92400	18480	18480	129360	25872	155232	194.04	197.31	118.39
7		लौह और इस्पात पाईप >3 मीटर		1100	151500	15150	166650	33330	33330	233310	46662	279972	254.52	258.81	155.29
8		अनिदिष्ट लोहा तथा इस्पात-जैसे ट्यूब, बीम तथा वायर रोड		900	101000	10100	111100	22220	22220	155540	31108	186648	207.39	210.88	126.53
9	इमारती लकड़ी लट्टे-मसृण	इमारती लकड़ी के लट्टे-मसृण	960	800	145000	14500	159500	31900	31900	223300	44660	267960	334.95	340.59	204.35
10	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1440	1000	148500	14850	163350	32670	32670	228690	45738	274428	274.43	279.05	167.43
11	ग्रेनाइट और संगमरमर	ग्रेनाइट और संगमरमर	1500	900	118000	11800	129800	25960	25960	181720	36344	218064	242.29	246.37	147.82

अनुबंध-VI

कांडला पत्तन न्यास

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए अप फ्रंट प्रशुल्क

परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

1. परिभाषाएं:

- 'तटीय पोत' का अर्थ महनिदेशक पोत परिवहन / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंसधारी भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगा पोत होगा।
- 'विदेशगमी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर अन्य कोई पोत होगा।
- 'स्वीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उत्तराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- 'तट प्रहस्तन'में हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेक्यार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी करना भी शामिल है।
- 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उत्तराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- 'तट प्रहस्तन एजेंट'हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करना, घाट से स्टेक्यार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।

II. सामान्य शर्तें

(i) पोत की हैसियत, जैसा सीमा-शुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और कार्गों की प्रकृति अथवा उसका मूल स्थान इस प्रयोजन के लिए प्रासंगिक नहीं होगा।

(ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:

- (क) भारतीय ध्वज वाला विदेश गामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकते हैं। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसके प्रथम पत्तन आगमन पर सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन होता है, जब तक यह भारतीय तट पर विचरण करता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक परिवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।

(iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:

- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालनों पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस धारक वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(iv) रियायती तटीय दर पर कार्गों संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

- (क) "विश्वव्यापी और तटीय" परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट तक स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गों की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii) तटीय चालन में* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गों की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय गंतव्यित करना।

*केन्द्रीय उत्पाद एम् सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत में भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गों की ढुलाई की अनुमति देता है।

- (ख) पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्य तटीय कार्गों/ कंटेनर तटीय कार्गों/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

(v) यह प्रशुल्क बीओटी/ बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।

(vi) यह प्रशुल्क एक समान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।

(vii) (क) अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।

(ख) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट स्वीकृत कर सकता है।

(ग) प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।

(घ) तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बनाने के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा वशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(viii) प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। लेबर के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ix) यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/ सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।

(x) जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।

(xi) प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परंतु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिनियम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(xii) (क) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अप्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक निशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।

(ख) तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा वर्तीग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।

(ग) इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गोवार औसत निष्पादन मानक के ब्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रुख करेगा।

- (घ) महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ) परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए हैं।
- (च) यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक प्राप्त नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiii) सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/ टट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान वर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xiv) प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी बेवसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, प्राधिकरण प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/ सूचना की वाणिज्यक संवेदनशील के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- (xv) विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित निष्पादन मानक न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा प्राप्त किए जाने चाहिए। इन निष्पादन मानकों को प्रचालक के साथ करार में अंतर्विष्ट किये जाने चाहिए।
- (xvi) परिचालक द्वारा राजस्व में प्राप्त निर्धारित निष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और प्राधिकरण दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित निष्पादन प्राप्त करने में किसी कमी होने की स्थिति में पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xvii) यदि किसी प्रयोक्ता को प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है। तो वह प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच कार्रवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए वाध्य होगा।
- (xviii) किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xix) प्रयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xx) एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निर्देश के अनुसार-

(क) सभी तटीय कार्गो/ कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें पोत तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।

(ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/ को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।

(जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)

(III) केपीटी में स्टीबोरिंग (एसटी) और तट प्रहस्तन (एसएच) परिचालनों के लिए अधिकतम प्रशुल्क

(i). शुष्क बल्क कार्गो:

(रु. प्रति टन में)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी विचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विचमैन रहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम1 विदेशी दर	एसएच- एम1 तटीय दर	एसएच-एम2 विदेशी दर	एसएच- एम2 तटीय दर	एसएच- एम3 विदेशी दर	एसएच- एम3 तटीय दर	एसएच- एम4 विदेशी दर	एसएच- एम4 तटीय दर	एसएच- एम5 विदेशी दर	एसएच- एम5 तटीय दर
1	तैयार उर्वरक, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमेनियम नाइट्रोट आदि	67.21	40.33	62.36	37.42	15.94	9.56	69.09	41.45	77.06	46.24	15.94	9.56	85.03	51.02
2	उर्वरक कच्चा माल सल्फर, रॉक फास्फेट	74.68	44.81	69.29	41.57	13.29	7.97	76.77	46.06	85.63	51.38	17.72	10.63	94.48	56.69
3	खाद्यान्त और आँयल एक्सट्रेक्शन्स	90.73	54.44	84.19	50.51	21.52	12.91	93.27	55.96	104.03	62.42	21.52	12.91	114.80	68.88
4	गैर कोर्किंग कोयला (ताप कोयला)	65.79	65.79	62.00	62.00	10.76	10.76	65.27	65.27	61.74	61.74	21.17	21.17	86.44	86.44
5	कोर्किंग कोयला	74.33	44.60	69.49	41.69	11.96	7.18	73.74	44.24	79.72	47.83	23.92	14.35	97.66	58.60
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, मिल स्केल, कॉपर सांद्रित, जिंक सांद्रित और लैड सांद्रित														
	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, छोड़कर	53.52	32.11	50.03	30.02	8.61	5.17	66.01	39.61	70.31	42.19	17.22	10.33	83.23	49.94
	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं	52.63	52.63	49.00	49.00	8.47	8.47	64.92	64.92	69.15	69.15	16.93	16.93	81.85	81.85
7	बेटोनाइट और बाक्साइट	66.90	40.14	62.54	37.52	10.76	6.46	66.37	39.82	62.78	37.67	21.52	12.91	87.89	52.73

8	शेरेडिड स्कैप, पिन आयरन इनगॉट्स, एचबी लौह, अल्यूमीनियम इनगॉट्स और समान शुष्क कार्गो	134.64	80.78	125.92	75.55	0.00	0.00	110.01	66.01	0.00	0.00	57.40	34.44	200.89	120.53
9	हैवी मेल्टिंग स्क्रैप और बोल्डर स्टोन्स	187.00	112.20	174.89	104.93	0.00	0.00	152.80	91.68	0.00	0.00	79.72	47.83	252.45	151.47
10	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	69.79	41.88	64.76	38.86	12.42	7.45	71.75	43.05	80.03	48.02	16.56	9.94	91.06	54.64
11	चूनापथर, डोलोमाइट, क्ले, रेत, स्टोन चिप्स, स्टोन क्रशड मेटल और अन्य समान कार्गो	69.79	41.88	64.76	38.86	12.42	7.45	102.10	61.26	110.38	66.23	24.84	14.90	124.18	74.51
12	नमक	66.90	40.14	62.54	37.52	10.76	6.46	66.37	39.82	71.75	43.05	21.52	12.91	89.69	53.81
13	अल्यूमिनिया, पिंग आयरन और समान शुष्क बल्क कार्गो	54.01	32.41	50.11	30.07	12.81	7.69	79.01	47.41	85.41	51.25	25.62	15.37	83.28	49.97

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो:

(रु./ टन में)

क्र.सं.	वस्तु वर्ग	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन सहित विदेशी दर	एसटी-डीबी विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम1 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम1 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम2 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम2 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम3 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम3 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम4 विंचमैन रहित विदेशी दर	एसएच-एम4 विंचमैन रहित विदेशी दर		
1	बैग वाला कार्गो	190.03	114.02	176.40	105.84	0.00	0.00	82.21	49.33	0.00	0.00	159.73	95.84		
2	जम्बो बैग	193.64	116.18	177.27	106.36	45.14	27.08	45.14	27.08	179.17	107.50	177.75	106.65		
3	लौह और स्टील एचआर कोइलें	76.38	45.83	72.75	43.65	-	-	31.32	18.79	115.88	69.53	115.88	69.53		
4	लौह और स्टील कोइलें	-	-	-	-	31.32	18.79	-	-	-	-	-	-		
5	लौह और स्टील सीआर कोइलें	130.94	78.56	124.71	74.83	-	-	53.69	32.21	183.44	110.06	183.44	110.06		
6	लौह और स्टील प्लेटें और स्टैब	179.37	107.62	169.55	101.73	70.47	42.28	84.56	50.74	246.63	147.98	0.00	0.00		
7	लौह और स्टील पाइप <3 मीटर	192.10	115.26	175.75	105.45	56.37	33.82	0.00	0.00	197.31	118.39	197.31	118.39		
8	लौह और स्टील पाइप >3 मीटर	139.71	83.83	127.82	76.69	41.00	24.60	0.00	0.00	258.81	155.29	258.81	155.29		
9	अविनिर्दिष्ट लौह तथा स्टील जैसे ट्यूबें, बीम और वायर रॉड	185.94	111.56	171.41	102.85	50.11	30.07	62.64	37.58	210.88	126.53	210.88	126.53		
10	लकड़ी के लट्टे-नरम	202.06	121.24	188.43	113.06	0.00	0.00	140.93	84.56	0.00	0.00	340.59	204.35		
11	लकड़ी के लट्टे- सख्त	144.57	86.74	133.66	80.20	0.00	0.00	112.75	67.65	0.00	0.00	279.05	167.43		
12	ग्रेनाइट और मार्बल	218.52	131.11	206.41	123.85	52.20	31.32	0.00	0.00	193.13	115.88	246.37	147.82		

* दरमान में निम्नलिखित संक्षिप्तियों का प्रयोग किए गए हैं:

एसटी- डीबी- स्टीवडोरिंग परिचालन - शुष्क बल्क

एसएच - एम1 - तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 1 - परेषिती के परिसर में सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर कार्गो उत्तरार्द्ध

एसएच - एम2 - तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 2 - ट्रक पर (होपर के बिना) उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो

एसएच - एम3 - तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 3 - ट्रक पर होपर के माध्यम से उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो

एसएच - एम4 - तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 4 - घाट पर उतरा गया और ट्रकों में लादा गया और परिषिती परिसर को भेजा गया कार्गो

एसएच - एम5 - तट प्रहस्तन- शुष्क बल्क - कार्यपद्धति 5 - घाट पर उतरा गया और ट्रकों में लादा गया और भंडारण यार्ड को परिवहन किया गया कार्गो

एसटी - डीडी- स्टीवडोरिंग परिचालन - ब्रेक बल्क

एसएच - एम1 - तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 1 - परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर उतारा गया कार्गो

एसएच - एम2 - तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 2 - घाट पर उतरा गया और ट्रकों में लादा गया और परेषिती परिसर अथवा विलोमतः भेजा गया कार्गो

एसएच - एम3 - तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 3 - ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में अथवा विलोमतः परिवहन किया गया कार्गो

एसएच - एम4 - तट प्रहस्तन- ब्रेक बल्क - कार्यपद्धति 4 - घाट पर उतरा गया और ट्रकों में लादा गया तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड अथवा विलोमतः परिवहन किया गया कार्गो

अनुबंध-VII

निष्पादन मानक

क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र सं. पीडी-110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा जारी वर्तिग नीति दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथानिर्धारित के अनुसार होंगे।

ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

क्र. सं.	वस्तु समूह	कार्यनिष्पादन मानक प्रति दिन (भी.ट.)
1.	बैग वाला कार्गो	2400
2.	जम्बो बैग	2000
3.	लौह और इस्पात कॉयल	10800
4.	लौह तथा इस्पात प्लेटें और स्लैब	4000
5.	लौह तथा इस्पात पाईप	3000
6.	अविनिर्दिष्ट लौह तथा इस्पात जैसे ट्यूबें, बीम और वायर रॉड	2700
7.	लकड़ी के लट्टे-नरम	2400
8.	लकड़ी के लट्टे- सख्त	3000
9.	ग्रेनाइट और मार्बल	2700

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th August, 2017

No. TAMP/5/2017-KPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at KPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/5/2017-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

...
QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 21st day of July 2017)

This case relates to the proposal dated 23 December 2016 received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at KPT under the new Stevedoring and Shore handling Policy, 2016.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 07 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said Guidelines have been notified by this Authority under letter No.407 dated 15 November 2016 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. A workshop was held on 5 November 2016 on the said Guidelines issued by the MOS Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963. Senior Officials of all the Major Port Trusts including KPT, participated in the said workshop.

4.1 In pursuance of the said Guidelines issued by the MOS, the KPT has come up with a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

4.2. The main points made by the KPT in its proposal dated 23 December 2016 are summarised below:

- (i). As per the issuance of Guidelines for determination of Upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations authorised by Major Port Trusts under Section 42(3) of the MPT Act, u/s 111 of the MPT Act, 1963 (38 of 1963), and notified by TAMP in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section IV) on 15.11.2016 vide Gazette No. 407, the Tariff proposal for Stevedoring and Shore handling operations of KPT under different methods for both Dry Bulk and Break Bulk cargo has been worked out and is enclosed.
- (ii). In case of certain cargoes, the norms have not been adhered to as per the guidelines, and the same has been modified, keeping in view the productivity norms being achieved presently at KPT. Further, in case of Break-bulk cargo, where no equipments are otherwise utilized and it being labour intensive cargo, the cost of labour has been considered additionally instead of equipments.
- (iii). The rates of hire charges of various equipments required for Stevedoring & Shore handling operations are based on the rates derived through budgetary quotations from the local suppliers of the equipments and same is enclosed.
- (iv). Further, the rates of labour charges for various categories of workers required, has been worked out on per shift average emoluments and same is given below:

	TINDAL	WINCHMAN	(RPW/SM)
BASIC PAY	26200	24750	22850
VDA (40.40%)	10585	9999	9231
HRA (15%)	3930	3713	3428
SDA	110	110	110
WASH ALL	155	155	155
CONVY.ALL	737	737	737
C.SUBSIDY	2340	2340	2340
OVERTIME	18340	7425	6855
Night W.A.	5240	0	0
N.Navigation3	6550	0	0
Piece RATE	0	12375	11425
FIXED PER.PAY		1500	1500
TOTAL	74187	63104	58631
PLR @ 20%	1141	1141	1141
L.S. CONTR @ 11% OF BP+VDA	4046	3822	3529
Retirement benefits @ 1/8 of BP+VDA+LS	5104	4821	4451
INCIDENTAL CHGS @15% OF B.P.	3930	3713	3428
GRAND TOTAL P.M.	88408	76601	71180
TOTAL PER SHIFT	2947	2553	2373
NOTE:-	FOR CATEGORY 1 & 2 O.T. =70%, NWA =20% & NN=20% OF BASIC PAY FOR CATEGORY 3 TO 5 O.T.=30% & PIECE RATE=50% OF BASIC PAY AND FIXED PERSONNAL PAY AT THE RATE OF 1200 TO 1500 TO OLD EMPLOYEES APPX. 5% OF THE BASIC PAY.		

(v). Statement showing Performance norms for Dry bulk and Break bulk cargoes for Stevedores and Shore handling Agents are given below:

Sr. No.	COMMODITY GROUP	PERFORMANCE NORMS PER DAY(MT)
	DRY BULK CARGO	
1	FINISHED FERTILIZER urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	8100
2	Fertilizer raw material sulphur, rock phosphate	7300
3	Food grains & Oil Extractions	6000
4	Non coking coal (thermal coal)	12000
5	Coking Coal	10800
6	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	15000
7	Bentonite & Bauxite	12000
8	Shredded Scrap, Pig Iron Ingots HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	4500
9	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	3200
10	Gypsum, Other Ores & Minerals	7800

11	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	7800
12	Salt	12000
13	Alumina, Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	10000
BREAK BULK CARGO		
1	BAGGED CARGO	2400
2	JUMBO BAGS	2000
3	IRON & STEEL COILS	10800
4	IRON & STEEL PLATES & SLABS	4000
5	IRON & STEEL PIPES	3000
6	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	2700
7	TIMBER LOGS-SOFT	2400
8	TIMBER LOGS-HARD	3000
9	GRANITES & MARBLE	2700

(vi). Proposed rates in the Draft Scale of rates for Stevedoring operations and Shore handling operations under different methods are given below:

(a). **DRY BULK CARGO:**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-DB	SH-M1	SH-M2	SH-M3	SH-M4	SH-M5
1	FINISHED FERTILIZER urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	64	16	68	76	16	84
2	Fertilizer raw material sulphur, rock phosphate	71	13	75	84	17	93
3	Food grains & Oil Extractions	87	21	92	102	21	113
4	Non coking coal (thermal coal)	65	11	65	62	21	86
5	Coking Coal	72	12	73	78	24	96
6	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	52	8	65	69	17	82
7	Bentonite & Bauxite	65	11	65	62	21	86
8	Shredded Scrap, Pig Iron Ingots HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	129	0	108	-	56	198
9	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	179	0	150	-	78	248
10	Gypsum, Other Ores & Minerals	67	12	71	79	16	90
11	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	67	12	100	109	24	122
12	Salt	65	11	65	71	21	88
13	Alumina, Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	52	13	78	84	25	82

(b). **BREAK BULK CARGO**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-BB	SH-M1	SH-M2	SH-M3	SH-M4
1	BAGGED CARGO	187	81	81	157	157

2	JUMBO BAGS	190	44	44	176	175
3	IRON & STEEL HR COILS	75	-	31	114	114
4	IRON & STEEL COILS		31			
5	IRON & STEEL CR COILS	129	-	53	180	180
6	IRON & STEEL PLATES & SLABS	176	69	83	243	0
7	IRON & STEEL PIPES of <3 mtrs.	189	55	-	194	194
8	IRON & STEEL PIPES of >3 mtrs.	137	40	-	255	255
9	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	183	49	62	207	207
10	TIMBER LOGS-SOFT	199	0	139	-	335
11	TIMBER LOGS-HARD	142	0	111	0	274
12	GRANITES & MARBLE	215	51	-	190	242
13	CONTAINERS EMPTY	-	-	-	-	-
14	PROJECT CARGO	-	-	-	-	-
15	MOTOR VEHICLES OTHER THAN RO-RO	-	-	-	-	-
16	MACHINERY & MACHINERY PARTS	-	-	-	-	-

* Following abbreviations are used in SOR:

ST – DB – Stevedoring Operations – Dry Bulk

SH – M1 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 1 – Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises.

SH – M2 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 2 - Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises.

SH – M3 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 3 - Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage.

SH – M4 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 4 - Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.

SH – M5 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 5 - Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.

ST – BB – Stevedoring Operations – Break Bulk

SH – M1 – Shore Handling – Break Bulk - Method 1 – Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa.

SH – M2 – Shore Handling – Break Bulk - Method 2 – Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa.

SH – M3 – Shore Handling – Break Bulk - Method 3 - Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa.

SH – M4 – Shore Handling – Break Bulk - Method 4 - Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa.

(vii). Proposed tariff proposal shall be placed before the Board of Trustees of KPT in the ensuing Board meeting and same is sent herewith in anticipation of approval of the Board. The communication with regard to approval of the Board to the proposed tariff proposal and its minutes thereof shall be sent immediately, on finalisation of the same.

(viii). TAMP is requested to consider and approve the proposed tariff for Stevedoring and Shore Handling operations under different methods for both Dry Bulk and Break Bulk cargo as worked out, as per the guidelines for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963.

5.1. On initial verification of the KPT proposal, it is seen that the KPT has proposed only upfront tariff in the proposed draft SOR without applicable conditionalities for the subject proposal. The KPT has not furnished the approval of the Board. Since the approval of the Board and SOR would be essential for processing the case, we have vide our letter dated 06 January 2017 informed the KPT to furnish following documents for processing of the proposal.

- (i). Draft SOR with conditionalities governing the proposed rates to TAMP as well as to the users / user organisations as per the list attached for their comments.
- (ii). Copy of approval of its Board for the subject proposal.

5.2. In response to our letter dated 06 January 2017, the KPT vide its letter No.FA/COST/Stevedore/61 dated 07 February 2017 has intimated that TAMP is framing common conditionalities for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations. The port further intimated that the copy of resolution of the Board meeting will be sent shortly on confirmation of the minutes of Board Meeting.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of KPT dated 23 December 2016 was circulated vide our letter dated 06 January 2017 to the concerned users / user organisations seeking their comments.

7. We have not received comments from any users / user associations on original proposal dated 23 December 2016 except Kandla Stevedores Association Limited (KSAL). The comments received from KSAL vide its email dated 28 January 2017 on the subject proposal was forwarded to KPT for feedback information. The KPT has not furnished its reply till finalization of this case.

8. A joint hearing in this case was held on 22 February 2017 at the KPT premises. The KPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

9.1. As agreed at the joint hearing, the KPT was requested vide our letter dated 24 February 2017 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). At the joint hearing, the Kandla Port Stevedores Association (KPSA) requested the KPT to propose the upfront tariff with deployment of Winch operator and without deployment of Winch operator. The KPT to examine the request of KPSA and propose revised tariff for the same, if felt necessary.
- (ii). As reported at the joint hearing, the KPT may revise its proposal capturing deployment of Tindal in the stevedoring operation of Bulk cargo as per the NIT and file a revised proposal by 09 March 2017.
- (iii). Simultaneously, the KPT to forward a copy of the revised proposal to all concerned users/ user associations who have been taken on consultation on the case in reference with a copy to TAMP, for their comments within 3 days. The KPT was requested to respond to the comments to be furnished by concerned users/ user associations, within 3 days thereafter.

9.2. As agreed at the joint hearing, the users / user organisations were requested vide our letter dated 24 February 2017 to furnish comments to the port and TAMP, if any, on revised proposal (to be) filed by KPT within 3 days from the date of receipt of the revised proposal from KPT.

10.1. With reference to the first and second points of action referred above at para 9.1, the KPT vide its letter dated 09 March 2017 has furnished its revised proposal capturing deployment of Tindal in the stevedoring operation of bulk cargo and the revised tariff proposal for stevedoring and shore handling operations of KPT under different methods for dry bulk and break bulk cargo with deployment of winch operator and without deployment of winch operator for stevedoring operations.

10.2. With reference to the third point of action referred above at para 9.1, the KPT vide its letter dated 09 March 2017 has also confirmed that the said revised proposal alongwith revised annexures has been sent to all concerned users / user associations for their comments.

10.3. The main highlights of the revised proposal submitted by KPT are summarized below:

- (i). The Board of Trustees of KPT, vide Board Resolution no.135 dated 06 January 2017 has resolved to approve the proposal of Tariff for stevedoring and shore handling operations under different methods for both dry bulk cargo and break bulk cargo.
- (ii). The KPT has reiterated that the rates of labour charges for various categories of workers required, has been worked out on per shift average emoluments made by it in its December 2016 proposal and hence not reproduced again.

(iii). In the revised proposal, the KPT has furnished revised working incorporating the labour cost of Tindal, cost calculation with winch operator and without winch operator as requested by KPSA. Further, Performance Standard for Dry Bulk Cargo is also proposed to be modified in line with the approval accorded in the Order no.TAMP/5/2017-KPT dated 08 February 2017 giving an ad hoc rate as an interim arrangement.

(iv). Performance standards for Dry bulk and Break bulk cargoes for Stevedores and Shore handling Agents proposed by KPT in the revised proposal are given below:

(a). **For dry bulk cargo:**
The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the MOS for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

(b). **For break bulk cargo:**
The KPT has reiterated the Performance standards as made by it in its December 2016 proposal and hence not reproduced again.

(v). Proposed Draft Scale of rates for Stevedoring operations and Shore handling operations under different methods is given below:

(a). **DRY BULK CARGO:**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-DB With winch man	ST-DB Without winch man
1	FINISHED FERTILIZER urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	66	61
2	Fertilizer raw material sulphur, rock phosphate	73	68
3	Food grains & Oil Extractions	89	83
4	Non coking coal (thermal coal)	66	62
5	Coking Coal	73	68
6	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	53	49
7	Bentonite & Bauxite	66	62
8	Shredded Scrap, Pig Iron Ingots HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	132	124
9	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	184	172
10	Gypsum, Other Ores & Minerals	69	64
11	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	69	64
12	Salt	66	62
13	Alumina, Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	53	49

Note:

The KPT has reiterated the Scale of Rates for shore handling operations as proposed by it in its December 2016 proposal and hence not reproduced again.

(b). **BREAK BULK CARGO**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-DB Without winch man
1	BAGGED CARGO	173
2	JUMBO BAGS	174
3	IRON & STEEL HR COILS	72

4	IRON & STEEL COILS	
5	IRON & STEEL CR COILS	123
6	IRON & STEEL PLATES & SLABS	167
7	IRON & STEEL PIPES of <3 mtrs.	173
8	IRON & STEEL PIPES of >3 mtrs.	126
9	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	169
10	TIMBER LOGS-SOFT	185
11	TIMBER LOGS-HARD	131
12	GRANITES & MARBLE	203
13	CONTAINERS EMPTY	-
14	PROJECT CARGO	-
15	MOTOR VEHICLES OTHER THAN RO-RO	-
16	MACHINERY & MEACHINERY PARTS	-

Note:

The KPT has reiterated the Scale of Rates for stevedoring operations with winch man and shore handling operations as made by it in its December 2016 proposal and hence not reproduced again.

10.3. With reference to the point of action referred above at para 9.2, we have not received any comments from any users / user association despite of our reminder dated 06 April 2017.

11.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal dated 23 December 2016 and revised proposal dated 9 March 2017, the KPT was requested to furnish information / clarification on a few points vide our letter dated 01 May 2017 by 10 May 2017, which was followed by reminders dated 16 May 2017 and 06 June 2017. The KPT has, vide its letters dated 16 June 2017, 11 July 2017 and 13 July 2017, responded to the information/ clarifications sought by us. While furnishing its reply on the information/ clarifications sought by us, the KPT has forwarded the revised tariff for Foreign and Coastal cargo with respect to the earlier proposal and certain unintended deviation from the guidelines. The highlights of the revised tariff is brought in the subsequent paragraphs. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of KPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarifications sought by us	Response from KPT
1.	Productivity Parameters:	
(i). (a).	The proposal dated 23 December 2016 as well as revised proposal dated 09 March 2017 do not contain any proposal for fixation of upfront tariff for container related stevedoring operations inspite of having specific norms for Determination of Upfront Tariff for container operations (Annexure – x (Sr. No. 8 and 9)) in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, 2016. In view of the KPT proposal dated Nil January 2017 to adopt the NMPT tariff for on board operations for containers and subsequent KPT reply dated 24 February 2017 to our query, the KPT vide our letter no.TAMP/8/2017-KPT dated 03 March 2017 was requested to clarify whether its January 2017 proposal stands withdrawn. The response of KPT is awaited.	The proposal for fixation of tariff for onboard operations for containers dated NIL January, 2017 stands withdrawn in light of Container Terminal operations at Kandla becoming operational from 28 January 2017 onwards.
(i). (b).	Clause 3.3 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates the productivity norms for both dry bulk cargo and break bulk cargo for each of cargo classifi-	The norms prescribed by the MOS are indicative. Besides, at Kandla cargo is handled either with ship cranes, shore cranes of varying capacities i.e. 12 MT/16 MT/25

cation. The productivity norms considered by the KPT for some of the commodity groups are not as per the norms prescribed in the ibid guidelines. The details are as follows:

For Dry Bulk Cargo:

(per shift)

Sr. no.	Commodity	As per norms pre-scribed by the MOS	As considered by KPT
1.	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	5840	5000
2.	Bentonite and Bauxite	5840	4000
3.	Shredded Scrap	2100	1500
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2600

For Break Bulk Cargo:

(per hook)

Sr. no.	Commodity	As per norms pre-scribed by the MOS	As considered by KPT
1.	Jumbo Bags	560	266
2.	Iron & steel HR coils	1360	1200
3.	Iron & steel CR coils	1360	700
4.	Iron & steel plates and slabs	280	444
5.	Iron & steel pipes of < 3 mtrs.	280	266
6.	Iron & steel pipes of > 3 mtrs.	280	366
7.	Timber logs-Hard	480	400
8.	Granites and Marbles	500	360

The KPT has stated that the productivity norms are moderated considering the constraints in handling certain cargo. The KPT has also stated that the moderated productivity is based on the productivity norms being achieved presently at KPT. The KPT to, therefore, furnish actual productivity achieved by the KPT in the past 3 years and also list down the constraints in handling cargo to justify deviation from the prescribed norms for each of commodity group.

MT as also HMCs' of 60 MT/100 MT. Moreover, at Kandla there exist berth restrictions in terms of permissible draft as also restrictions on HMCs' working at certain berths. As such, these local operational constraints and conditions have been taken into account while considering the productivity norms in the said proposal.

Further, the KPT has vide its email dated 11 July 2017 has furnished draft productivity achieved for dry bulk cargo and break bulk cargo for the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16.

(i). (c).	The KPT has proposed separate productivity norm for Bentonite and Bauxite at 4000 tonne per shift. The KPT to explain the reasons for categorising the Bentonite and Bauxite separately despite of having productivity norms under the commodity group viz., Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite and Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore the Guidelines.	Separate productivity norm for bentonite and bauxite has been proposed based on the density of this cargo being lower as compared to other cargoes in this commodity group viz. iron ore, iron ore pellets, copper concentrate, lead and zinc ore.
(i). (d).	The KPT has proposed upfront tariff for certain cargo groups under different handling methods even though the guidelines mention that the relevant method is not applicable. For e.g. Method 1 & 3 not applicable for Bagged cargo. The KPT to furnish the basis for proposing tariff under the different handling methods where the methods are not applicable for handling.	While in the case of certain cargo groups, Method 1 & 3 are not applicable whereas in the case of some other cargo groups though the guidelines mention non-applicability of Method 1 & 3, the same are applicable based on the physical cargo handling pattern so as to achieve the productivity norms. As such, this proposal is modified to the extent of Method 1 & 3 not being applicable for bagged cargo, timber logs-soft and timber logs-hard. However, this proposal is not being modified in so far as non-applicability of Method 2 & 4 (as contained in the guidelines) for jumbo bags and granite and marbles due to reasons explained above.
(ii).	Annex – VII of the Stevedoring & Shore handling Guidelines indicates the number of hooks per shift in respect of each of Iron & steel – coils & slabs, Iron & steel – pipes & tubes, plates and Granite and marbles at 2.5, 2.5 and 2 number of hooks per shift respectively. However, the KPT has considered the number of hooks per shift in respect of the above mentioned cargo at 3, 3 and 2.5 number of hooks per shift respectively. The KPT to confirm that the number of hooks considered by it over and above the norms specified in the guidelines is in order.	It is to confirm that the number of hooks considered by KPT over and above the norms specified in the guidelines is in order.
(iii).	<p>Equipment hire cost for Stevedoring:</p> <p>Clause 3.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the equipment hire cost shall be estimated based on the prevailing hire cost. The KPT has estimated the equipment hire cost on per shift basis separately for each of the commodity for both Dry Bulk and Break Bulk Cargo groups and accordingly, the KPT has considered the hire cost per shift under break bulk cargo for Log grabber 10T at ₹37,500. However, the KPT has not furnished any documentary evidence in support of the same. The KPT to furnish documentary evidence in support of the unit rate of hire considered by it at ₹37,500.</p>	<p>The evidence towards higher cost of each log grabber 10 T at ₹15000/- per shift has already been provided. The amount towards cost of ₹37500/- per shift is arrived at basis 2.5 hooks per shift i.e. ₹15000/- x 2.5 = ₹37,500/-.</p> <p>As regards deployment of DFLT 30 tonnes capacity at shore is concerned, the KPT vide its email dated 13 July 2017 has stated that while handling HR, CR coils and unspecified iron and steel like tubes, beam and wire rods, at most of the times the said cargo is first discharged on to the shore and then loaded on to the trucks so as to achieve better output and also for safe operations. If the said cargo is discharged on the trailers directly there are chances of damages to the cargo. Further, there will be decrease in productivity.</p> <p>Further, the KPT vide its email dated 13 July 2017 has also confirmed that for handling iron and steel pipes, the deployment of DFLT of 5 tonnes capacity is found to be sufficient as the said forklift is used only to place the pipes under the wings of the hatches.</p>
	Equipment hire cost for Shore Handling operations:	
(a).	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo commodity groups at lower / higher than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. The KPT to furnish basis for considering lower / higher equipment as compared to norms and also confirm that the same will not affect operations.	The number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.

<p>(b). Clause 4.4.1 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates the norms for requirement of the equipment for 5 different handling methods. The equipment considered by the KPT in case of both Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo are not as per the norms prescribed in the guidelines. Even for some commodity groups, port has not considered the equipment viz., pay loader and trucks. For an example, following are the deviations:</p> <table border="1" data-bbox="264 357 1162 1151"> <thead> <tr> <th>Sr. no.</th><th>Commodity</th><th>Equipment</th><th>As per norms prescribed by the MOS</th><th>As considered by KPT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">Shore handling - Dry bulk</td></tr> <tr> <td colspan="5">Method - 1</td></tr> <tr> <td>1.</td><td>Lime stone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo</td><td>Mobile hoppers – 30 cum</td><td>4</td><td>3</td></tr> <tr> <td colspan="5">Method - 2</td></tr> <tr> <td>1.</td><td>Bentonite and bauxite,</td><td>Trucks – 15T</td><td>34</td><td>25</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Shredded Scrap</td><td>Payloader – 10T</td><td>2</td><td>Not considered</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Gypsum other ores and minerals</td><td>Payloader – 10T</td><td>2</td><td>Not considered</td></tr> <tr> <td colspan="5">Method - 4</td></tr> <tr> <td>1.</td><td>Shredded Scrap</td><td>Payloader – 10T</td><td>3</td><td>Not considered</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Trucks – 15T</td><td>15</td><td>Not considered</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Gypsum other ores and minerals</td><td>Trucks – 15T</td><td>15</td><td>Not considered</td></tr> </tbody> </table> <p>The KPT to justify estimation of equipments considered by it at lower / higher as compared to the norms and give reasons for not considering any equipment in some cases.</p>	Sr. no.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by KPT	Shore handling - Dry bulk					Method - 1					1.	Lime stone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo	Mobile hoppers – 30 cum	4	3	Method - 2					1.	Bentonite and bauxite,	Trucks – 15T	34	25	2.	Shredded Scrap	Payloader – 10T	2	Not considered	3.	Gypsum other ores and minerals	Payloader – 10T	2	Not considered	Method - 4					1.	Shredded Scrap	Payloader – 10T	3	Not considered			Trucks – 15T	15	Not considered	2.	Gypsum other ores and minerals	Trucks – 15T	15	Not considered	<p>Norms for requirement of equipment for difference handling methods</p> <table border="1" data-bbox="1207 198 2105 484"> <thead> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Commodity</th><th>Equipment</th><th>As per norms prescribed by the MOS</th><th>As considered by KPT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">Shore Handling – Dry bulk</td></tr> <tr> <td colspan="5">Method-1</td></tr> <tr> <td>1</td><td>Limestone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo</td><td>Mobile hoppers -30 cum</td><td>4</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> <p>As 3 hooks per shift shall be operational, hence 3 hoppers per shift have been correctly considered in the proposal.</p> <table border="1" data-bbox="1207 611 2105 674"> <thead> <tr> <th colspan="5">Method-2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Bentonite and Bauxite</td><td>Trucks – 15T</td><td>34</td><td>25</td></tr> </tbody> </table> <p>Keeping in view the distance from/to the berth and back-up storage area, 25 dumpers of 15 T would suffice to achieve the productivity norms and hence 25 Nos. of dumpers has been considered in the proposal.</p> <table border="1" data-bbox="1207 801 2105 865"> <thead> <tr> <th colspan="5">Method-2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td><td>Shredded Scrap</td><td>Payloader - 10T</td><td>2</td><td>Not considered</td></tr> </tbody> </table> <p>Instead of 2 Nos. of Payloaders – 10T, 2 Nos. of Excavators-210 have been considered as this cargo is handled with Excavators instead of Payloaders.</p> <table border="1" data-bbox="1207 992 2105 1087"> <thead> <tr> <th colspan="5">Method-2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td><td>Gypsum, other ores and minerals</td><td>Payloader - 10T</td><td>2</td><td>Not considered</td></tr> </tbody> </table> <p>This is a typographical error wherein Excavators has been erroneously mentioned instead of Payloaders. However, the hire charges have been correctly reflected as that of Payloaders and not Excavators. Above correction has been correctly reflected in revised proposal placed as Annexure – A (Method-2, Dry Bulk Cargo)</p> <table border="1" data-bbox="1207 1262 2105 1389"> <thead> <tr> <th colspan="5">Method-4</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Shredded Scrap</td><td>Payloader - 10T</td><td>3</td><td>Not considered</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Trucks – 15T</td><td>15</td><td>Not considered</td></tr> </tbody> </table> <p>1(a) 3 Nos. of Excavators have been reflected in the proposal instead of Pay-</p>	Sr. No.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by KPT	Shore Handling – Dry bulk					Method-1					1	Limestone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo	Mobile hoppers -30 cum	4	3	Method-2					1	Bentonite and Bauxite	Trucks – 15T	34	25	Method-2					2	Shredded Scrap	Payloader - 10T	2	Not considered	Method-2					3	Gypsum, other ores and minerals	Payloader - 10T	2	Not considered	Method-4					1	Shredded Scrap	Payloader - 10T	3	Not considered			Trucks – 15T	15	Not considered
Sr. no.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by KPT																																																																																																																										
Shore handling - Dry bulk																																																																																																																														
Method - 1																																																																																																																														
1.	Lime stone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo	Mobile hoppers – 30 cum	4	3																																																																																																																										
Method - 2																																																																																																																														
1.	Bentonite and bauxite,	Trucks – 15T	34	25																																																																																																																										
2.	Shredded Scrap	Payloader – 10T	2	Not considered																																																																																																																										
3.	Gypsum other ores and minerals	Payloader – 10T	2	Not considered																																																																																																																										
Method - 4																																																																																																																														
1.	Shredded Scrap	Payloader – 10T	3	Not considered																																																																																																																										
		Trucks – 15T	15	Not considered																																																																																																																										
2.	Gypsum other ores and minerals	Trucks – 15T	15	Not considered																																																																																																																										
Sr. No.	Commodity	Equipment	As per norms prescribed by the MOS	As considered by KPT																																																																																																																										
Shore Handling – Dry bulk																																																																																																																														
Method-1																																																																																																																														
1	Limestone, Dolomite, clay, sand and other similar dry bulk cargo	Mobile hoppers -30 cum	4	3																																																																																																																										
Method-2																																																																																																																														
1	Bentonite and Bauxite	Trucks – 15T	34	25																																																																																																																										
Method-2																																																																																																																														
2	Shredded Scrap	Payloader - 10T	2	Not considered																																																																																																																										
Method-2																																																																																																																														
3	Gypsum, other ores and minerals	Payloader - 10T	2	Not considered																																																																																																																										
Method-4																																																																																																																														
1	Shredded Scrap	Payloader - 10T	3	Not considered																																																																																																																										
		Trucks – 15T	15	Not considered																																																																																																																										

		<p>loaders as Shredded Scrap is handled with Excavators.</p> <p>1(b) No trucks have been considered as the same would be placed by the consignees (and not Shore Handling Agents) for direct delivery of cargo.</p> <table border="1" data-bbox="1198 266 2105 362"> <tr> <td colspan="5">Method-2 stated By KPT (But it is for method – 4)</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Gypsum, other ores and minerals</td><td>Trucks - 15T</td><td>15</td><td>Not considered</td></tr> </table> <p>Same as above at 1(b) as the consignees would be placing for direct delivery of cargo. It may also be noted that this would apply to all categories of cargo under Method-4 (direct delivery)</p> <p>The justifications are furnished as above.</p>	Method-2 stated By KPT (But it is for method – 4)					2	Gypsum, other ores and minerals	Trucks - 15T	15	Not considered
Method-2 stated By KPT (But it is for method – 4)												
2	Gypsum, other ores and minerals	Trucks - 15T	15	Not considered								
(c). (i).	Method 1 of handling of break bulk cargo involves cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa. Thus, this method of handling does not require any equipment or labour to carry out the operations as this method directly delivers the cargo onto truck and does not involve any further operations and hence no equipment is prescribed in the ibid guidelines under this method for the cargo groups viz. Jumbo bags, Iron & steel and Granites & marbles. Since no equipment is to be considered as per the ibid guidelines there will not be any labour cost, operational overheads, administrative overheads and allowable margin will be zero. However, the KPT has considered the equipment cost as well as all other costs and accordingly proposed upfront tariff for the above cargo groups. The KPT to look in to the matter and do the necessary modifications in its proposal.	No modification is required as all cargo groups covered under break-bulk are required to be first unloaded on to quay and thereafter loaded on to trucks/vessel so as to achieve the productivity norms. As such, equipment/labour is required for the same and correctly reflected in the proposal.										
(c). (ii).	Similarly, Method 2 prescribes handling of bagged cargo under break bulk cargo to be manually loaded onto truck from wharf and no equipment is prescribed for this operation. The KPT, while assessing the upfront tariff for this cargo group, has considered 70 number of labours per shift. The KPT to furnish the basis for arriving at 70 number of labours per shift and justify it.	At an average, 4 trucks per hook are stand-by to receive cargo or vice-versa on wharf. Accordingly, 7 labours per truck are employed for loading/unloading of bagged cargo, as the case may be. Basis 2.5 hooks per shift ($7 \times 4 = 28$ labour per hook x 2.5 hooks), 70 labours are deployed on per shift basis.										
(d).	As per the quotation in support of hire charges for 15 T Trucks furnished by the KPT, the hire charges for 15T Trucks is ₹3000 per shift. However, the KPT has considered ₹4000 per shift for the same. The KPT to furnish the reasons for considering the hire charges other than quotation and the KPT to consider the hire charges as per documentary evidence.	The hire cost of ₹3000/- per shift is for 15 T trucks considered in break-bulk as these are flat body trucks. Whereas, the hire cost of ₹4000/- per shift is for 15 T hydraulic dumpers which have been considered for bulk cargoes. As such, the hire charges for 15 T trucks (₹3000/- per shift) has been correctly considered for break-bulk cargo and similarly hire charges for 15 T hydraulic dumpers (₹4000/- per shift) has been correctly considered for bulk cargo.										
(e).	The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes 2 nos. of 15T mobile cranes for handling Heavy melting scrap under dry bulk cargo. However, the KPT has proposed 2 nos. of excavator 210 as against Mobile cranes 15T. Further, as per the quotation, the hire charges for excavator 210 is ₹16,000 per shift and for Mobile cranes 15T is ₹8,000 per shift. The KPT to justify the reasons for considering the excavator 210 at ₹16,000 as against Mobile cranes 15T at ₹8,000 per shift.	For handling Heavy Melting Scrap, the operational efficiency of Excavator 210 is much higher as compared to mobile crane 15T due to nature of the cargo whereby if 15T mobile crane is used, due to slower slewing/luffing and hoisting movement of a mobile crane 15T as compared to Excavator 210, the productivity norms cannot be achieved. As such, Excavator 210 have been considered in the proposal.										
(f).	The KPT to justify non-consideration of certain equipments under method 3 of shore handling even though Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes	The non-consideration of certain equipments under Method-3 of Shore Handling has been on the basis of actual handling practice and operational efficiencies. It is con-										

	equipment and also confirm it will not affect operations.	firmed that non-consideration of these equipments will not affect operations.								
(iv).	Labour Cost for Stevedoring Operations:									
(a).	Clause 3.5.7 stipulates that the unit rate for labour deployment for Stevedoring operations will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms as per the National Tribunal Award. Please confirm whether the unit rate of labour per shift complies with the guideline position.	It is confirmed that the unit rate of labour contained in the proposal complies with the guideline position.								
(b).	The KPT has proposed additional cost for 5 number of sweeping labour at ₹500 per labour per shift. However, the KPT has considered for some cargo groups at ₹10,000 for sweeping cost as against ₹7,500 (₹2,500 per shift for 3 shift). The KPT to explain the basis for considering ₹10,000 for sweeping cost as against ₹7,500 as additional labour cost for break bulk cargo and justify the reasons for the same.	The labour cost per hook per shift is ₹2500/- (5 labour x ₹500 each). Accordingly, for cargoes where 3 hooks per shift are considered, labour cost works out to ₹7500/- per shift (₹2500 per hook x 3 hooks = ₹7500 per shift) whereas for cargoes where 4 hooks per shift have been considered, the labour cost works out to ₹10,000 per shift (₹2500 x 4 hooks = ₹10,000). Hence, the labour cost has been correctly considered in the said proposal.								
(c). (i).	While arriving average pay for different categories of labour, the KPT has considered PLR at 20% at ₹1141. The KPT to furnish last three years declaration of PLR by the MOS.	As declared by MOS, Government of India, payment of Productivity linked reward (PLR) on the basis of wages ceiling of ₹3500/- per month payable to workers /employees /officers for the last 3 years is furnished as under: <table> <thead> <tr> <th>YEAR</th> <th>PLR PAID</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013-14</td> <td>14.60% (Wages ceiling of 3500/-PM)</td> </tr> <tr> <td>2014-15</td> <td>14.88% (Wages ceiling of 7000/-PM)</td> </tr> <tr> <td>2015-16</td> <td>16.30% (Wages ceiling of 7000/-PM)</td> </tr> </tbody> </table>	YEAR	PLR PAID	2013-14	14.60% (Wages ceiling of 3500/-PM)	2014-15	14.88% (Wages ceiling of 7000/-PM)	2015-16	16.30% (Wages ceiling of 7000/-PM)
YEAR	PLR PAID									
2013-14	14.60% (Wages ceiling of 3500/-PM)									
2014-15	14.88% (Wages ceiling of 7000/-PM)									
2015-16	16.30% (Wages ceiling of 7000/-PM)									
(c). (ii).	Similarly, the KPT has considered Leave Salary (L.S.) contribution at 11% of Basic pay plus VDA, Retirement benefits at 1/8 of Basic pay plus VDA plus L.S. and Incidental CHGS charges @ 15% of basic pay. The KPT to explain the basis for considering the above cost components while estimating the average pay with relevant supporting's.	Leave salary (LS) contribution @ 11% of Basis pay plus VDA, Retirement benefits @ 1/8 of Basic pay plus VDA plus L.S> and Incidental charges @ 15% of basic pay have been considered based on the Format for fixation of hire charges of equipments, which has been approved by TAMP for approving the proposal of KPT for fixation of hire charges of newly acquired floating crafts vide Order No. TAMP/61/2000-KPT dtd. 14.02.2001. Further, the KPT has vide its email dated 13 July 2017 also confirmed that the consideration of incidental charges @ 15% in the wage cost is towards medical reimbursement, cost of liveries, cost of Leave Travel Concession (LTC) to employees and cost of concessional accommodation to the employees.								
(v)	Proposed Scale of Rates									
(a).	On perusing the proposal it is observed that, the proposed Scale of Rates (SOR) attached as Annex-F only contains the proposed rates for Stevedoring and Shore handling operations. The KPT to furnish the conditionalities governing the proposed upfront tariff.	TAMP is requested to provide us with the conditionalities of some other ports based on which KPT can frame the conditionalities governing the proposed upfront tariff.								
(b).	Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant	(b)&(c) Separate concessional rate for coastal cargo as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS, has been proposed and the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate and accordingly Revised statement showing both Foreign and coastal rate for each of the Dry bulk and Break bulk commodity for both the Stevedoring and Shore handling operations is enclosed as ANNEXURE - A.								

	vant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The KPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS.	
(c).	While prescribing concessional tariff for coastal cargo to comply with the policy direction of the MOS, the port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to capture the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Please furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.	

11.2. As stated earlier, the KPT has, vide its letter dated 16 June 2017, forwarded the revised tariff for foreign and coastal cargo. Proposed Draft Scale of rates for Stevedoring operations and Shore handling operations under different methods for foreign and coastal are given below:

(i). **DRY BULK CARGO:**

(in ₹. / tonne)

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-DB (WITH WINCH MAN FOR-EIGN RATE	ST-DB (WITH WINCH MAN COAST AL RATE	ST-DB (WITH- OUT WINCH MAN) FOR-EIGN RATE	ST-DB (WITH- OUT WINCH MAN) COAST AL RATE	SH-M1 FOR-EIGN RATE	SH-M1 COAS TAL RATE	SH-M2 FOR-EIGN RATE	SH-M2 COAS TAL RATE	SH-M3 FOR-EIGN RATE	SH-M3 COAS TAL RATE	SH-M4 FOR-EIGN RATE	SH-M4 COAS TAL RATE	SH-MS FOR-EIGN RATE	SH-MS COAS TAL RATE
1	FINISHED FERTILIZER urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	67	40	64	38	16	10	69	41	77	46	16	10	85	51
2	Fertilizer raw material sulphur, rock phosphate	75	45	71	43	13	8	77	46	86	51	18	11	94	57
3	Food grains & Oil Extractions	91	54	86	52	22	13	93	56	104	62	22	13	115	69
4	Non coking coal (thermal coal)	67	40	64	38	11	6	66	40	63	38	22	13	88	53
5	Coking Coal	74	45	71	43	12	7	74	44	80	48	24	14	98	59
6	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	54	32	51	31	9	5	66	40	70	42	17	10	83	50
7	Bentonite & Bauxite	67	40	64	38	11	6	66	40	63	38	22	13	88	53
8	Shredded Scrap, Pig Iron Ingots HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	135	81	129	77	0	0	110	66	-	-	57	34	201	121
9	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	187	112	179	108	0	0	153	92	-	-	80	48	252	151
10	Gypsum, Other Ores & Minerals	70	42	66	40	12	7	72	43	80	48	17	10	91	55
11	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	70	42	66	40	12	7	102	61	110	66	25	15	124	75
12	Salt	67	40	64	38	11	6	66	40	72	43	22	13	90	54
13	Alumina, Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	54	32	51	31	13	8	79	47	85	51	26	15	83	50

(ii). BREAK BULK CARGO:

(in ₹. / tonne)

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-BB (WITH WINCH-MAN FOREIGN RATE)	ST-BB (WITH WINCH-MAN COASTAL RATE)	ST-BB WITHOUT WINCH-MAN) FOREIGN RATE	ST-BB WITHOUT WINCH-MAN) COASTAL RATE	SH-M1 FOREIGN RATE	SH-M1 COASTAL RATE	SH-M2 FOREIGN RATE	SH-M2 COASTAL RATE	SH-M3 FOREIGN RATE	SH-M3 COASTAL RATE	SH-M4 FOREIGN RATE	SH-M4 COASTAL RATE
1	BAGGED CARGO	190	114	176	106	0	0	82	49	0	0	160	96
2	UMBO BAGS	194	116	177	106	45	27	45	27	179	107	178	107
3	RON & STEEL HR COILS	76	46	73	44	-	-	31	19	116	70	116	70
4	RON & STEEL COILS					31	19						
5	RON & STEEL CR COILS	131	79	125	75	-	-	54	32	183	110	183	110
6	RON & STEEL PLATES & SLABS	179	108	170	102	70	42	85	51	247	148	0	0
7	RON & STEEL PIPES of <3 mtrs.	192	115	176	105	56	34	-	-	197	118	197	118
8	RON & STEEL PIPES of >3 mtrs.	140	84	128	77	41	25	-	-	259	155	259	155
9	JNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & VIRE ROD	186	112	171	103	50	30	63	38	211	127	211	127
10	CIMBER LOGS-SOFT	202	121	188	113	0	0	141	85	-	-	341	204
11	CIMBER LOGS-HARD	145	87	134	80	0	0	113	68	-	-	279	167
12	GRANITES & MARBLE	219	131	206	124	52	31	-	-	193	116	246	148
13	CONTAINERS EMPTY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	PROJECT CARGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	MOTOR VEHICLES OTHER THAN RO-RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	MACHENERY & MEACHINERY PARTS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

12. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority granted adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority after completion of the consultation process vide Order dated 8 February 2017. This Authority in the said Order has stated that final rates to be approved by this Authority will have a prospective effect. The interim rate adopted in an ad-hoc basis will be recognised as such. There will not be any question of refund / recovery, if any, in case of variation between ad-hoc rates and final rates. This Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 01 March 2017 vide Gazette No. 76.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operations, separately for mechanized and manual handling of dry bulk cargo and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports. Thereafter, a Workshop was conducted in the Office of this Authority in November 2016 with all the Major Port Trusts. In this backdrop, the Kandla Port Trust (KPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at KPT.
- (ii). The KPT has initially filed the proposal in December 2016. Subsequently, consequent to the joint hearing held on 22 February 2017, the KPT has filed revised proposal dated 09 March 2017 incorporating the views of KPSA to propose separate tariff without winch operator and with winch operator. Thereafter, taking into consideration the information / clarification sought by us, the KPT has proposed separate tariff for foreign cargo and coastal cargo vide its letter dated 16 June 2017. The revised proposal dated 09 March 2017 along with letter dated 16 June 2017 furnished by the KPT and the information/ clarification furnished by KPT during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.
- (iii). As stated earlier, this Authority has vide Order No.TAMP/5/2017-KPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. The current exercise is for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the KPT.
- (iv).
 - (a). The KPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for thirteen dry bulk group viz., (i). Finished Fertilizers, (ii). Fertilizer-Raw Materials, (iii). Food Grains, (iv). Non Coking Coal, (v). Coking Coal, (vi). Iron Ore, Iron Ore Pellets, Copper Concentrate, Lead & Zinc Ore, (vii). Bentonite and Bauxite, (viii). Shredded Scrap, (ix). Heavy Melting Scrap, (x). Other Ores & Minerals, (xi). Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk cargo, (xii). Salt and (xiii). Alumina & Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo, following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines.
 - (b). The KPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for seven break bulk cargo group viz., (i). Bagged cargo, (ii). Jumbo Bags, (iii). Iron and steel- coils & slabs, (iv). Iron, steel- pipes, tubes, plates, (v). Timber logs-Soft, (vi). Timber logs-Hard and (vii). Granites & Marbles, following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines
 - (c). Under the broad cargo group, the KPT has proposed upfront tariff for various commodities under dry bulk and break bulk commodities which is broadly in line with cargo commodities given in Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (v). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**
 - (a). Productivity norms are considered for most of the cargo groups as per the norms prescribed in the Stevedoring & Shore Handling Guidelines. However, for some cargo groups, the productivity norms prescribed in the guidelines have been modified based on the productivity norms achieved presently by the KPT.
 - (b). It is seen that for some of the cargo groups under Dry Bulk Cargo viz. Finished Fertilizers, Fertilizer-Raw Materials, Food Grains, Non Coking Coal, Coking Coal, Heavy Melting Scrap, Other Ores & Minerals, Salt and Alumina & Pig Iron ingots and similar under dry bulk cargo and for some of break bulk cargo viz. Bagged cargo, Iron and steel- coils & slabs (except Iron & steel CR Coils), Iron and steel- pipes, tubes, plates and Timber logs-Soft, the KPT has proposed productivity norms in line with productivity norms prescribed in guidelines or higher than the norm. However, in respect of few cargo groups, the port has considered productivity norms lower than the prescribed norms. The port has cited the following reasons for deviation from the prescribed norms:
 - (i). Actual working conditions to achieve the productivity norms.
 - (ii). Local operational constraints.

In the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, bentonite is categorised under Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore. The KPT has considered bentonite as a separate cargo commodity and considered separate parameters. When sought reasons, the KPT has clarified that separate productivity norm for bentonite and bauxite has been proposed based on the density of this cargo being lower as compared to other cargoes in this commodity group. This submissions made by the port is relied upon.

(c). A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the productivity level considered by the port, average productivity achieved by KPT for the last three years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 based on the information furnished by KPT, and the justification furnished by the port for deviation from the normative productivity level for a few cargo items is furnished in a statement attached as **Annex – I (a)** for dry bulk cargo **and I (b)** for break bulk cargo.

(d). The KPT has reported that there are restrictions in terms of permissible draft and restrictions on the working of HMCs at certain berths. Further, the ship crane and port equipments are of varying capacities. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustments in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific condition having impact on the norm prescribed in the Guidelines. In view of the justification furnished by the Port, for deviation from the productivity norms prescribed in the Guidelines for a few cargo as brought out in **Annex – I (a)** and **I (b)**, this Authority decides to go ahead with the proposal of the Port based on the productivity standards proposed by the KPT.

(vi). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

(a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.

(b). Equipment hire charge:

(i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo.

(ii). As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments. The port has stated that at Kandla cargo is handled either with ship cranes, shore cranes of varying capacities i.e. 12 MT/16 MT/25 MT as also HMCs' of 60 MT/100 MT. The port has not considered any equipment for ship to shore handling. The KPT has stated that HMC operation is out of the scope of this proposal. As regards shore crane, it is seen from the SOR of the KPT that the berth hire charges prescribed in the existing SOR includes tariff for shore crane and rebate of 50% in berth hire is prescribed in the existing SOR of KPT for non-crane berths. In view of the above position, the port has not considered any equipment hire charges for arriving at upfront tariff for ship to shore handling for dry bulk cargo. The Guidelines prescribe normative level of dozers/ excavators for hatch working. The KPT has proposed pay loader instead of DOZERS. The number of pay loaders proposed by KPT is in line with norms prescribed for Dozers in the guidelines.

(iii). For break bulk cargo, the guidelines prescribe handling by ship crane using log grabs/ net slings as per the nature of cargo. For hatch working, the guidelines prescribe normative nos. of DFLT/ log grabber for few cargo items. The KPT has proposed pay loader instead of Dozers. The number of pay loaders proposed by KPT is in line with norms prescribed for Dozers in the guidelines.

(iv). A comparative position of the equipment deployment proposed by KPT for Stevedoring operation vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines and the justification for deviation, if any, as furnished by the KPT is attached in a statement as **Annex – II** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

As seen from **Annex – II** above, there is a slight deviation in equipment profile proposed for deployment by KPT for some of the cargo items for undertaking the Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo as compared to the equipment deployment norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The KPT has justified the deviation proposed from the norm in respect of these cargo items which is brought out in said Annex. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and in view of justification furnished by KPT for deviation from norms as brought out in said Annex and keeping in view that none of the stake holders consulted in this case objected to the equipment proposed to be deployed by KPT, upfront tariff for Stevedoring operations is fixed by this Authority based on the equipment profile proposed by KPT.

(v). Further, as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The KPT has furnished quotations as documentary evidence in support of the hire charge of each equipment. The unit rate of hire charge of each equipment is supported with documentary evidence and hence is relied upon.

(c). **Labour Cost:**

(i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex – VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost.

The KPT has implemented the NTA. The labour deployment considered by the KPT is based on the NTA. The Stevedoring and Shore handling Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations. The KPT has stated further that one Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift which is as per the NTA. The KPT has, therefore, considered one Tindal for dry bulk cargo operation. Further, KPSA has requested KPT to propose upfront tariff without winch operator also. Accordingly, the KPT has, based on request made by the KPSA, proposed the upfront tariff with deployment of Winch operator and without deployment of Winch operator. In view of the above position cited by KPT and also recognising that the number of labour considered by the KPT is based on NTA, this Authority considers the labour deployment as proposed by the port.

(ii). Clause 3.5.7 stipulates that the unit rate for labour deployment for Stevedoring operations will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms as per the NTA. To a specific query, the KPT has confirmed that the unit rate of labour per shift complies with the guideline position.

The KPT has also confirmed that the unit cost of labour considered in estimation of labour is the actual prevailing cost and is in line with the guideline position and hence considered as estimated by the KPT.

(d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

(e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by KPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.

(f). From the working furnished by the KPT to arrive at the proposed rate, minor arithmetical error is observed in respect of the rate arrived for foreign and coastal cargo for stevedoring operations for dry bulk cargo without winch operator, which is corrected.

(g). The KPT has proposed upfront tariff after rounding off the rates to nearest rupee. In our calculation, the upfront tariff is reflected without rounding off and same is prescribed in the SOR.

(h). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo with winch operator and without winch operator as furnished by KPT and considered by this Authority subject to minor corrections as explained above, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex – III (a) and (b)**.

(vii). **Rates for the Shore handling Operations:**

(a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.

(b). **Equipment hire cost:**

(i). Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines lists down the five different handling methods that are adopted for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods adopted for handling break bulk cargo. The KPT has proposed shore handling rates as per the five methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo. In respect of break bulk cargo, the KPT has, in general, followed the four methods prescribed in the guidelines. Slight deviation in some of the break bulk cargo for shore handling operations has been justified by KPT. The methods of

handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by KPT for proposing the rates for shore handling operations is relied upon.

- (ii). Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX of the Guidelines.
- (iii). A comparative position of the equipment deployment proposed by KPT for Shore handling operation vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for the methods adopted by KPT and justification furnished by the KPT for deviation ,if any, from the prescribed norms is attached as **Annex – IV** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

As seen from **Annex – IV** above, there is a slight deviation in equipment profile proposed for deployment by KPT for some of the cargo items for undertaking the Shore Handling Operations as compared to the equipment deployment norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The KPT has justified the deviation proposed from the norm in respect of these cargo items which is brought out in said Annex. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and in view of justification furnished by KPT for deviation from norms as brought out in said Annex and keeping in view that none of the stakeholders have objected to the equipment proposed to be deployed by KPT, this Authority goes by the proposal of KPT to determine upfront tariff for shore handling operations based on the equipment profile proposed by KPT.

Clause 4.5.6. of the stevedoring and shore handling guidelines stipulates that the concerned port shall obtain the hire cost of equipment from the market for determination of the upfront tariff.

The KPT has furnished quotations as documentary evidence in support of the hire charge of each equipment. As regards equipment hire charge for 15 T Truck as per the quotation furnished by KPT it is ₹3000 per shift. However, the KPT has considered ₹4000 per shift for the same. To a specific query in this regard, the KPT has clarified that the hire cost of ₹3000/- per shift is for 15 T flat body trucks. Whereas, the hire cost of ₹4000/- per shift is for 15 T hydraulic dumpers which are considered for dry bulk cargoes. The port has confirmed that the hire charges considered by it is in order.

The unit rate of hire charge of each equipment is supported with documentary evidence by the KPT and hence is relied upon.

(c). Labour Cost:

Clause 4.5.7. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo ad break bulk cargo respectively. The labour estimated by the KPT is at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo, which is per the stipulation contained in Clause 4.5.7.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines except for minor deviations which are discussed in the subsequent paragraphs.

Annex- X to the Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribes equipment norms for handling break bulk cargo under various methods. For shore handling operations for break bulk cargo, under Method-1 i.e. cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa, the norms do not prescribe equipment in respect of Jumbo bags, iron and steel coil slabs, iron steel, pipes, tubes, plates and granite and marbles. The KPT has considered equipment for shore handling operations for these break bulk cargo reportedly based on actual operations at the port. Labour cost is then arrived following the norms prescribed in the guidelines.

Method 2 relates to manual loading of cargo onto truck from wharf for which no equipment is prescribed in the guidelines for bagged cargo. The port has not considered any equipment cost in line with the guidelines. However, the KPT, while assessing the upfront tariff for this cargo, has considered 70 number of labours per shift. To a specific query for this deviation from the guidelines, the port has clarified that on an average, 4 trucks per hook are kept as stand-by to receive cargo or vice-versa on wharf. Accordingly, 7 labours per truck are employed for loading/unloading of bagged cargo, as the case may be on the basis of 2.5 hooks per shift ($7 \times 4 = 28$ labour per hook x 2.5 hooks). Accordingly, the KPT has considered labour cost of 70 labours on per shift basis to propose rate under this method. In view of Clause 1.8 of Stevedoring and Shore handling Guidelines stipulates that this Authority accepts necessary adjustments in the norms, based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in these guidelines.

In short based on the justification furnished by KPT for the deviations from the norms, the labour cost as estimated by KPT is considered in view of clause 1.8. of the guidelines.

- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by KPT to arrive at the upfront shore handling tariff.
- (f). The cost statement for determination of the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KPT and considered by us, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex – V**.

(viii). Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the KPT and recognising that the proposal is filed by KPT with the approval of the KPT Board, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its revised proposal.

(ix). Clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the MOS vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. In the original proposal of December 2016, the port had proposed Performance Standards at par with the productivity level considered by the port for upfront tariff fixation. The port was requested to confirm whether the proposed Performance Standards are based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port was requested to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The KPT in response has proposed a note as regards Performance Standards for Dry bulk cargo and has proposed cargo wise Performance Standards for break bulk cargo for 100% escalation in tariff as explained in the subsequent paragraphs:

(a). **Performance Standards proposed by KPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

The KPT has proposed a note stating that the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

In the absence of the KPT itself proposing cargo-wise performance standards for dry bulk cargo following the Berthing Policy issued by the MOS, this Authority is not in a position to prescribe cargo-wise performance standards for dry bulk cargo. That being so, the proposal of KPT for prescription of a note stating that the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations, is approved at this juncture. The KPT is advised to file a separate proposal for approval of performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within one month from the date of notification of the Order in the Gazette.

(b). **Performance Standards proposed by KPT for Break Bulk cargo:**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	PERFORMANCE NORMS PER DAY(MT)
1	BAGGED CARGO	2400
2	JUMBO BAGS	2000
3	IRON & STEEL COILS	10800
4	IRON & STEEL PLATES & SLABS	4000
5	IRON & STEEL PIPES	3000

6	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	2700
7	TIMBER LOGS-SOFT	2400
8	TIMBER LOGS-HARD	3000
9	GRANITES & MARBLE	2700

For break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates that the Performance Standards prescribed by the respective ports, will be applicable. That being so, the performance standards for break bulk cargo is approved as proposed by the port.

(x). While approving ad-hoc tariff, this Authority has approved terms and conditions commonly for all Major Port Trusts. The KPT has not proposed any terms and conditions while proposing upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations, despite request.

Hence, the terms and conditions prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at KPT is prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.

Amongst terms and conditions prescribed, the note that the tariff notified is ceiling level and the authorized agent shall charge only for services provided by him, no notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted are prescribed in line with the stipulation in the guidelines.

(xi). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the estimates are of the year 2017, the base year for WPI escalation shall be prescribed as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.

(xii). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In this regard, on being pointed out, the KPT has in its final revised proposal proposed separate concessional rate for coastal cargo at 60% of the tariff for foreign cargo as per coastal concession policy issued by the MOS. The KPT has also confirmed that the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate by considering share of foreign cargo and coastal cargo at 95.86% : 4.14%.

It is relevant to state that in view of submission made by MOPT while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view similar request from few other Major Port Trust, this Authority has requested the MOS in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations. Since the revised proposal of KPT for prescription of concessional tariff for coastal cargo is in line with the coastal policy direction issued by the MOS, this Authority prescribes the upfront tariff for foreign and coastal cargo as proposed by the KPT except for minor correction. The KPT has

proposed concessional rate for non-coking coal (Thermal coal) as well as for iron ore and iron ore pellets which are not eligible for coastal concession as per the coastal concession policy of the Government. That being so, the cost statement furnished by KPT as well as the SOR is corrected by prescription of uniform rate for these cargo items for foreign and coastal cargo to fall in line with the coastal concession policy of the MOS.

If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the KPT, a suitable amendment may be issued at that point of time.

(xiii). The KPT SOR prescribes separate tariff for deployment of On-board labour charges from the Cargo Handling Division (CHD) of KPT in the general revision Order No.TAMP/18/2016-KPT dated 21 June 2016.

In the said general revision Order, this Authority has in para 20 (xii) (x) of the Order approved the proposal of the KPT for maintaining status quo in the CHD levy as proposed by the port till such time the upfront tariff is fixed under the said Stevedoring and Shore Handling guidelines based on the proposal to be filed by the port. Now in the current proposal, the KPT has sought approval for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling guidelines.

In this regard, the KPSA has pointed out that in view upfront tariff to be approved for stevedoring and shore handling operations the existing CHD levy prescribed in the SOR for On-board labour charges need to be suitably revised based on the actuals of per shift average emoluments for various categories of workers.

The KPT has, however, not furnished any comments on these points. In the absence of any specific comments from the port in this matter, it will not be possible for this Authority to decide the matter on its own without understanding the matter as a whole. That being so, the KPT is advised to examine the point made by the KPSA and KSAL and, if necessary, file a suitable proposal as regards the CHD levy prescribed in the SOR of the port in the context of fixation of the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations approved by this Authority within one month from the date of notification of the Order in the Gazette.

(xiv). (a). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.

In this regard, KPT had, during the processing of the case, stated that there are certain variables considered in the upfront tariff fixation viz., productivity norms for which regular monitoring is required. Hence, review needs to be carried out once in a year. The KPT has, therefore, requested that validity of the rates be prescribed for one year.

It is relevant to state that as per clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling guidelines, upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations approved by this Authority has 3 years validity period. That being so, the validity of the upfront tariff approved by this Authority is prescribed for 3 years in line with the guidelines which is binding both on KPT and this Authority.

(b). It is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and MOS vide letter No.TAMP/47/2000-MBPT dated 06 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates approved to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. Thus the port is requested to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

(xv). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No.TAMP/5/2017-KPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.

(xvi). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the KPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

15.1. In the result, and for the reasons give above, and based on application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the KPT attached as **Annex - VI** and **VII** respectively.

15.2. The ceiling rates approved should be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

15.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the agreement in respect of the operator.

15.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieved the prescribed performance standards as per **Annex - VII** in previous 12 months, the operator will not be entitled to 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

15.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the KPT and TAMP, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

15.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

15.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.

(b). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the KPT and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

15.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the KPT. The KPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./213/217]

Annex - I (a)

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the KPT to arrive at the proposed productivity levels and justification for deviation from the prescribed norms furnished by KPT.

I. Dry Bulk Cargo																															
Sl . N o.	Partic-ulars	Finished Fertilisers			Food Grains			Non Coking Coal		Co al		Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore		Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore		Scr ap		Scr ap				Ores & Minerals		Limestone & Other Minerals		Salt				Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	
		Urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.			Food Grains & Oil Extractions			Coking Coal		Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.		Bentonite & Bauxite		Shreded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo				Gypsum, Other Ores & Minerals		Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo		Salt				Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo					
		No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT	No rm	Pro-posed by KPT				
1	No. of hooks per shift	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3						
2	Tonnes per hook per shift (in tonnes)	900	900	810	810	660	666.7	100	1000	900	900	1460	1250	1460	1000	700	500	360	360	870	870	1080	867	1000	1120	1000	1120				
3	No. of shifts	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3					
4	Productivity per day (1 x 2 x 3)	8100	8100	7290	7290	5940	6000.03	12000	12000	10800	10800	17520	15000	17520	12000	6300	4500	3240	3240	7830	7830	9720	7800	12000	10080	12000	10080				

								cargoes in this commodity group viz. iron ore, iron ore pellets, copper concentrate, lead and zinc ore. Further, refer note no.1.						
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--

Annex - I (b)

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the KPT to arrive at the above proposed productivity levels and justification for deviation from the prescribed norms furnished by KPT.

II.	Break Bulk Cargo																						
Sl. N. o.	Particu-lars	Bagged Cargo				Iron and steel- coils and slabs				Iron and steel- pipes, tubes, plates				Iron and steel-pipes, tubes, plates		Iron and steel- pipes, tubes, plates			Timber Logs		Granites and Marbles		
		Bagged cargo		Jumbo bags		IRON & STEEL HR COILS				IRON & STEEL PLATES & SLABS				IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD			Timber logs-Hard		Granites and Marbles		
		Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT	Nor m	Proposed by KPT
1	Average no. of hooks per shift	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	3	2.5	3	2.5	3	2.5	3	2.5	3	2.5	3	2.5	2.5	2.5	2.5	2	2.5
2	Tonnes per hook per shift (in tonnes)	300	320	560	266	136 0	1200	136 0	700	280	444	280	266	280	366	280	300	320	320	480	400	500	360
3	No. of shifts	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	Productivity per day (1 x 2 x 3)	225 0	2400	420 0	2000	102 00	10800	102 00	6300	210 0	4000	210 0	2400	210 0	3300	210 0	2700	240 0	2400	360 0	3000	300 0	2700
5	Produs-	750	800	140	666	340	3600	340	2100	700	1333.33	700	800	700	1100	700	900	800	800	120	1000	100	900

	tivity per shift (rounded off)		0	0	0		33							0	0
6	Average productivity per hook per shift achieved by the port in past 3 years (in tonnes/shifts/hooks) [Based on productivity realised furnished by KPT for the years 2013-14 to 2015-16]	333	280	800	800	502	427	427	331	336	442	497			
7	Justification for deviation, if any, as explained by KPT	More than norms	Deviation (Refer note no.1)	More than norms	Deviation (Refer note no.1)	More than norms	More than norms	More than norms	More than norms	No deviation	Deviation (Refer note no.1)	Deviation (Refer note no.1)			

Note: 1. At Kandla cargo is handled either with ship cranes, shore cranes of varying capacities i.e. 12 MT/16 MT/25 MT. There are berth restrictions in terms of permissible draft as also restrictions on HMCs' working at certain berths. As such, these local operational constraints and conditions have been taken into account by KPT while considering the productivity norms in the said proposal.

Annex-II

Comparative position of the equipment norms prescribed for Stevedoring operations in the Stevedoring and Shore handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by KPT is tabulated below:

A. Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
I. Ship to shore operations					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
5	Coking Coal	Coking Coal	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
7		Bentonite & Bauxite			
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal &	Ship Crane or Shore Crane or HMC or	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
	Dry Bulk cargo	other similar cargo	combination of these	tion of these	
12	Salt	Salt	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	No deviation
II. For hatch working operations					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook (4 nos. each)	Excavator - 4 nos, Grabs - 4 nos.	No deviation
5	Coking Coal	Coking Coal	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook (4 nos. each)	Excavator - 4 nos, Grabs - 4 nos.	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook (4 nos. each)	Excavator - 4 nos, Grabs - 4 nos.	No deviation
7		Bentonite & Bauxite		Excavator - 4 nos, Grabs - 4 nos.	No deviation
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook (3 nos. each)	Excavator - 3 nos, Grabs - 3 nos.	No deviation
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook (3 nos. each)	Excavator - 3 nos, Grabs - 3 nos.	No deviation

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1
12	Salt	Salt	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (4 nos. each)	Payloader - 4 nos, Grabs - 4 nos.	Note 1
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook (3 nos. each)	Payloader - 3 nos, Grabs - 3 nos.	Note 1

Note 1 : Instead of Dozers, port has proposed payloaders.

B. Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by KPT
			Norm	Proposed by KPT	
I. Ship to shore operations					
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required (2.5 nos.)	By net slings and hooks if required (2.5 nos.)	No deviation
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	By hooks (2.5 nos.)	By hooks (2.5 nos.)	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	By ship cranes using wire rop slings attached to the hooks (2.5 nos.)	By ship cranes using wire ropes slings attached to hooks (3 nos.)	For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift. To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.
4		IRON & STEEL CR COILS			
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	By ship cranes using slings (2.5 nos.)	By ship cranes using slings attached with Hooks (3 nos.)	For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift. To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts			
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts			
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD			
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	By ship cranes using log grabs (2.5 nos.)	By ship cranes using log grabs (2.5 nos.)	No deviation
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	By ship cranes using log grabs (2.5 nos.)	By ship cranes using log grabs (2.5 nos.)	No deviation

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by KPT
			Norm	Proposed by KPT	
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	By ship cranes using slings (2 nos.)	By ship cranes using slings (2.5 nos.)	For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift. To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.
II. Hatch working operations					
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	No Equipment	No Equipment	No deviation
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	DFLT 5T-1 No. (2.5 nos.)	DFLT - 5T - 2.5 nos.	No deviation
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	DFLT 30T - 1 No. (2.5 nos.)	DFLT -30T - 2 nos. (On board) DFLT - 30T - 2 nos. (on shore)	For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift. To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.
4		IRON & STEEL CR COILS		Fork Lift 30T - 2 nos.	
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	DFLT 30T - 1 No. (2.5 nos.)	DFLT - 30T - 3 nos.	For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift.

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by KPT
			Norm	Proposed by KPT	
6				DFLT - 5T - 1 no.	To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.
7		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts			The KPT has confirmed that iron and steel pipes, the deployment of DFLT of 5 tonnes capacity is found to be sufficient as the said forklift is used only to place the pipes under the wings of the hatches.
		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts			
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD			For estimation of equipment hire cost for break bulk cargo as against hooks per shift at 2.5 for a few break bulk cargo, the KPT has estimated equipment cost considering 2 hooks/ shift or 3 hooks/ shift as against 2.5 hooks/ shift. To a specific query, the KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations. Further, the KPT has also confirmed that deployment of DFLT at shore is concerned, while handling unspecified iron and steel like tubes, beam and wire rods, it is stated that at most of the times they said cargo is first discharged on to the shore and then loaded on to the trucks so as to achieve better output and also for safe operations. If the said cargo is discharged on the trailers directly there are chances of damages to the cargo, in addition to, there will be decrease in productivity.
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	Log Grabber 10T - 1 No. (2.5 nos.)	Log graber - 10T - 2.5 nos.	No deviation
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	Log Grabber 10T - 1 No. (2.5 nos.)	Log graber - 10T - 2.5 nos.	No deviation
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	DFLT-30T- 1 No. (2 nos.)	DFLT - 30T - 2.5 nos.	The KPT has stated that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and it is confirmed that this will not affect the operations.

STEVEDORING OPERATIONS WITH WINCH OPERATOR

Workings to arrive at upfront tariff for Stevedoring operations at KPT as furnished by KPT and considered by TAMP

(in Rs.)

A. Dry Bulk cargo

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin/Shift	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift				
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%	
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	81000	25225	106225	21245	21245	148715	29743	178458	66.10	67.21 40.33
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	81000	25225	106225	21245	21245	148715	29743	178458	73.44	74.68 44.81
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	81000	25225	106225	21245	21245	148715	29743	178458	89.23	90.73 54.44
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	124000	32651	156651	31330	31330	219311	43862	263174	65.79	65.79 65.79
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	124000	32651	156651	31330	31330	219311	43862	263174	73.10	74.33 44.60
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	4380	5000	124000	32651	156651	31330	31330	219311	43862	263174	52.63	53.52 32.11
														For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift				
													Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
B. Break Bulk cargo														(in Rs.)
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	900	800	0	88992	88992	17798	17798	124589	24918	149507	186.88	190.03 114.02
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	1680	666	20000	55492	75492	15098	15098	105689	21138	126827	190.43	193.64 116.18
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	4080	3600	120000	40963	160963	32193	32193	225348	45070	270418	75.12	76.38 45.83
4		IRON & STEEL CR COILS		2100	120000	40963	160963	32193	32193	225348	45070	270418	128.77	130.94 78.56
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	840	1333	90000	49963	139963	27993	27993	195948	39190	235138	176.40	179.37 107.62
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		800	8000	81963	89963	17993	17993	125948	25190	151138	188.92	192.10 115.26
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		1100	8000	81963	89963	17993	17993	125948	25190	151138	137.40	139.71 83.83
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD		900	48000	49963	97963	19593	19593	137148	27430	164578	182.86	185.94 111.56
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	960	800	37500	57127	94627	18925	18925	132478	26496	158973	198.72	202.06 121.24
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	1440	1000	37500	47127	84627	16925	16925	118477	23695	142172	142.17	144.57 86.74
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	1500	900	75000	40127	115127	23025	23025	161177	32235	193412	214.90	218.52 131.11

Annex - III (b)

STEVEDORING OPERATIONS WITH OUT WINCH OPERATOR

Workings to arrive at upfront tariff for Stevedoring operations at KPT as furnished by KPT and considered by TAMP

(in Rs.)

A. Dry Bulk cargo

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy (after rounding off to nearest rupee) proposed by port	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy arrived by TAMP correcting some arithmetical error
					Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift				
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	61.00	64
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	68.00	71
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	83.00	86
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	124000	22439	146439	29288	29288	205015	41003	246018	62.00	64
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	124000	22439	146439	29288	29288	205015	41003	246018	68.00	71
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	4380	5000	124000	22439	146439	29288	29288	205015	41003	246018	49.00	51
7		Bentonite & Bauxite		4000	124000	22439	146439	29288	29288	205015	41003	246018	62.00	64
														For other than Iron Ore & Iron Ore Pelletes
														49.00 Iron ore and iron ore pellets
														49.00 Iron ore and iron ore pellets

8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	93000	17566	110566	22113	22113	154792	30958	185750	124.00	129	77	125.92	75.55
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	1080	1080	93000	17566	110566	22113	22113	154792	30958	185750	172.00	179	108	174.89	104.93
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	2610	2600	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	64.00	66	40	64.76	38.86
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	3240	2600	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	64.00	66	40	64.76	38.86
12	Salt	Salt	3000	4000	124000	22439	146439	29288	29288	205015	41003	246018	62.00	64	38	62.54	37.52
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	81000	17566	98566	19713	19713	137992	27598	165590	49.00	51	31	50.11	30.07

B. Break Bulk cargo		Without winch operator										(in Rs.)			
Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy		
					Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost/ Shift					
													Foreign 95.86%	Coastal 4.14%	
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	900	800	0	82610	82610	16522	16522	115654	23131	138785	173	176.40	105.84
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	1680	666	20000	49110	69110	13822	13822	96754	19351	116105	174	177.27	106.36
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	4080	3600	120000	33304	153304	30661	30661	214626	42925	257551	72	72.75	43.65
4		IRON & STEEL CR COILS		2100	120000	33304	153304	30661	30661	214626	42925	257551	123	124.71	74.83
5	Iron and steel-pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	840	1333	90000	42304	132304	26461	26461	185226	37045	222271	167	169.55	101.73
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		800	8000	74304	82304	16461	16461	115226	23045	138271	173	175.75	105.45
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		1100	8000	74304	82304	16461	16461	115226	23045	138271	126	127.82	76.69

8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	900	48000	42304	90304	18061	18061	126426	25285	151711	169	171.41	102.85	
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	960	800	37500	50745	88245	17649	17649	123543	24709	148252	185	188.43	113.06
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	1440	1000	37500	40745	78245	15649	15649	109543	21909	131452	131	133.66	80.20
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	1500	900	75000	33745	108745	21749	21749	152243	30449	182692	203	206.41	123.85

Annex-IV

Comparative position of the equipment norms prescribed for Shore handling operations in the Stevedoring and Shore handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by KPT is tabulated below:

A. Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
I. Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Mobile Hoppers 30 cum – 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 3 nos	No deviation
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	No deviation
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
5	Coking Coal	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	No deviation
7		Bentonite & Bauxite			
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	NA	NA	No deviation
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	NA	NA	No deviation
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No deviation
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	The KPT has confirmed that since 3 hooks per shift shall be operational, 3 hoppers per shift have been correctly considered in the proposal.
12	Salt	Salt	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No deviation
II. Method 2 [Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises (beyond 1KM)]					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	A. Ship Crane :Trucks 15T -20 nos, B. HMC Payloaders 10T -2 nos (at storage)	A. Ship Crane :Trucks 15T -20 nos, B. HMC Payloaders 10T -2 nos (at storage)	No deviation

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	No deviation
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
5	Coking Coal	Coking Coal	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
7		Bentonite & Bauxite		Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Keeping in view the distance from/to the berth and back-up storage area, 25 dumpers of 15 T would suffice to achieve the productivity norms and hence 25 Nos. of dumpers has been considered in the proposal.
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -2 nos and excavators 2 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 15 nos, and excavators 2 nos (at storage yard)	Instead of 2 Nos. of Payloaders – 10T, 2 Nos. of Excavators-210 have been considered as this cargo is handled with Excavators instead of Payloaders.
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T- 2 nos at yard	Trucks 15T - 15 nos, Excavators- 2 nos	For handling Heavy Melting Scrap, the operational efficiency of Excavator 210 is much higher as compared to mobile crane 15T due nature of the cargo. Due to slower slewing/luffing and hoisting movement of a mobile crane 15T as compared to Excavator 210, the productivity norms cannot be achieved. As such, Excavator 210 have been considered in the proposal.
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders -2 nos (In Original as well as revised proposal it was excavator)	No deviation
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
12	Salt	Salt	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	No deviation
III. Method 3 [Cargo unloaded onto truck (through Hopper) & moved to storage yard within port premises for Storage (beyond 1KM)]					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos, Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos, Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo commodity groups at lower than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines.
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos,	Mobile Hoppers 30 cub -4 nos,	

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
			Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Mobile Hoppers 30 cub -4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub -4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
5	Coking Coal	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -34nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -34nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
7		Bentonite & Bauxite		Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	NA	NA	--
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	NA	NA	--
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Mobile Hoppers 30 cub -4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub -4nos, Trucks 15T -20nos Payloaders 10T -1 nos (at storage yard)	The port has confirmed that lower number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and KPT confirmed that this will not affect the operations.
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
12	Salt	Salt	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos, Trucks 15T -25nos Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
IV. Method 4 [Cargo unloaded onto wharf & loaded onto trucks & going to consignees premises]					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Payloader 10T - 3 nos,	Payloader 10T - 2 nos,	The KPT has considered the number of equipment at lower than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and KPT has confirmed
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Payloader 10T - 3 nos,	Payloader 10T - 2 nos,	
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Payloader 10T - 3 nos,	Payloader 10T - 2 nos,	
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Payloader 10T - 6 nos,	Payloader 10T - 4 nos,	
5	Coking Coal	Coking Coal	Payloader 10T - 6 nos,	Payloader 10T - 4 nos,	

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 4 nos,	that this will not affect the operations.
7		Bentonite & Bauxite			
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 3 nos at berth	Excavators - 3 nos	The port has confirmed that 3 Nos. of Excavators have been reflected in the proposal instead of Payloaders as Shredded Scrap is handled with Excavators. Further, it has confirmed that no trucks have been considered as the same would be placed by the consignees (and not Shore Handling Agents) for direct delivery of cargo. Further, it has also confirmed that no trucks have been considered as the same would be placed by the consignees (and not Shore Handling Agents) for direct delivery of cargo. This would apply to all categories of cargo under Method-4 (direct delivery)
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T - 3 nos at berth	Excavators - 3 nos	
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 2 nos,	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo commodity groups at lower than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines.
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 3 nos,	
12	Salt	Salt	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 4 nos,	The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 4 nos,	
V. Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]					
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 2 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment for some of the cargo commodity groups at lower than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 2 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 2 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 5 nos (at berth) Trucks 15T -22 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	
5	Coking Coal	Coking Coal	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -19 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -5 nos (at storage yard)	
7		Bentonite & Bauxite		Payloaders 10T - 5 nos (at berth)	

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Justification furnished by KPT for deviation, if any, from the prescribed norms.
			Norm	Proposed by KPT	
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth, Payloaders and excavators 2 nos each at the yard	Trucks 15T - 22 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth and 2 nos at yard	Trucks 15T - 10 nos, Excavators -4 nos at berth and 3 nos at yard	
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -15 nos, Payloaders 10T -3 nos (at storage yard)	
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	
12	Salt	Salt	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 4 nos (at berth) Trucks 15T -15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	

B. Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by KPT	
			Norm	Proposed by KPT		
I. Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]						
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	Not Applicable	Not Applicable	--	
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	No Equipment	FILT - 1 no.		
3	Iron and steel-coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	No Equipment	Fork Lift 30T - 2 nos.	(a). Method 1 of handling of break bulk cargo involves cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa. Thus, this method of handling does not require any equipment or labour to carry out the operations as this method directly delivers the cargo onto truck and does not involves any further operations and hence no equipment is prescribed in the ibid guidelines under this method for the cargo groups viz. Jumbo bags, Iron & steel and Granites & marbles.	
4		IRON & STEEL CR COILS				
5	Iron and steel-pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	No Equipment	Fork lift 30T - 1 no. Forl lift 10T - 2 nos.	(b). Since no equipment is to be considered as per the ibid guidelines there will not be any labour cost, operational	
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		Mobile cranes 10T - 3 nos.		
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts				
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD				

					overheads, administrative overheads and allowable margin will be zero. However, the KPT has considered the equipment cost as well as all other costs and accordingly proposed upfront tariff for the above cargo groups.
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	Not Applicable	Not Applicable	--
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	Not Applicable	Not Applicable	--
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	No Equipment	Not Applicable	--
II. Method 2 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignees premises or vice versa]					
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	No Equipment (manually loaded onto truck)	No Equipment (manually loaded onto truck)	No deviation
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	Not Applicable	FILT - 1 no.	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo commodity groups at lower / higher than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
3	Iron and steel-coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth	Fork Lift 30T - 2 nos.	
4		IRON & STEEL CR COILS		Fork Lift 30T - 2 nos.	
5	Iron and steel-pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth	Fork Lift 30T - 2 nos.	
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		Work not applicable	--
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		Forklift truck 10T - 3 nos.	The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD			
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Payloader 10T - 5 nos.	
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Payloader 10T - 5 nos.	
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	Not Applicable	NA	--
III. Method 3 [Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa]					
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	Not Applicable	Not Applicable	--
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	Trucks 15 T- 9 nos.	Trucks - 7 nos.	(a). The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo
3	Iron and steel-	IRON & STEEL HR COILS	Mobile Cranes 30 T - 2	FLT 30T - 2nos.	

4	coils and slabs	IRON & STEEL CR COILS	nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Tractor trailers - 12 nos. FLT (reloading) - 2nos.	commodity groups at lower / higher than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. (b). The KPT has not considered certain equipments under method 3 of shore handling even though Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes equipment. The non-consideration of certain equipments under Method-3 of Shore Handling has been on the basis of actual handling practice and operational efficiencies. KPT has confirmed that non-consideration of these equipments will not affect operations.
				FLT 30T - 2nos. Tractor trailers - 10 nos. FLT (reloading) - 2nos.	
5	Iron and steel-pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	FLT 30T - 1 nos. Tractor trailers - 10 nos. FLT (reloading) - 2nos.	The non-consideration of certain equipments under Method-3 of Shore Handling has been on the basis of actual handling practice and operational efficiencies. KPT has confirmed that non-consideration of these equipments will not affect operations.
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 8 nos	
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		Mobile Cranes 10 T - 3 nos at yard, Tractor Trailers - 15 nos	
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD		Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 10 nos	
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	Not Applicable	NA	--
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	Not Applicable	NA	--
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	Mobile Cranes 30T - 2 nos , Trucks 40 T - 12 nos.	Mobile Cranes 30T - 2 nos , Trucks - 9 nos.	The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.

IV. Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa]

1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	Trucks 10 T- 9 nos.	Trucks - 11 nos.	The KPT has considered the number of equipment for estimation of equipment hire cost for some of the cargo commodity groups at lower / higher than the norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. The port has confirmed that the number of equipments considered are as per the actual working conditions to achieve the productivity norms and confirmed that this will not affect the operations.
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	Not Applicable	FILT - 1no. Trucks - 6nos.	
3	Iron and steel-coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Fork Lift Truck 30 T - 2 nos at berth and 2 nos (reloading), Tractor Trailers - 12 nos	
4		IRON & STEEL CR COILS		Fork Lift Truck 30 T - 2 nos at berth and 2 nos (reloading), Tractor Trailers - 10 nos	
5	Iron and steel-pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	Mobile cranes 10T 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos and Fork Lift Truck 10 T - 1	--	
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		Mobile cranes 10T at yard - 2 nos. Tractor trailers - 8nos.	

7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts	nos at berth	Mobile cranes 10T at yard - 3 nos. Tractor trailers - 15 nos.	
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD		Mobile cranes 10T at yard - 2 nos. Tractor trailers - 10 nos.	
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	Log Grabbers 10 T -5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos	Payloader at berth - 4 nos. Payloader at yard - 1 no. Tractor trailer - 10 nos.	
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos	Payloader at berth - 4 nos. Payloader at yard - 2 no. Tractor trailer - 9 nos.	
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	Not Applicable	Mobile crane - 2 no. Tractor trailer - 12 nos.	

Annex - V

SHORE HANDLING OPERATIONS

Workings to arrive at upfront tariff for Shore handling operations at KPT as furnished by KPT and considered by TAMP

Dry Bulk cargo

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guide-lines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost					
														Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
Method 1 [Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa]															
1	Finished	urea, dap, sop, npk,	2700	2700	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	15.68	15.94	9.56

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
	Fertilizers	ammonium nitrate etc.											
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	13.07 13.29 7.97
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	21.17 21.52 12.91
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58 10.76 10.76
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	11.76 11.96 7.18
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	4380	5000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	8.47 8.61 5.17
													For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets
													8.47 Iron Ore & Iron ore pellets
7		Bentonite & Bauxite		4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58 10.76 6.46
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA NA

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	1080	1080	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA NA
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	2610	2600	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	12.21 12.42 7.45
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	3240	2600	18000	900	18900	3780	3780	26460	5292	31752	12.21 12.42 7.45
12	Salt	Salt	3000	4000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	10.58 10.76 6.46
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	12.60 12.81 7.69
Method 2 [Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises (beyond 1KM)]													
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	67.95 69.09 41.45
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	75.50 76.77 46.06
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	91.73 93.27 55.96
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27 65.27 65.27
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	72.52 73.74 44.24
6	Iron Ore,	Iron Ore, Iron Ore pel-	4380	5000	184000	9200	193200	38640	38640	270480	54096	324576	64.92 66.01 39.61

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%	
	Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	lets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.												
7		Bentonite & Bauxite		4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27	
8		Shredded Scrap	Shreded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	92000	4600	96600	19320	19320	135240	27048	162288	108.19
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones		1080	1080	92000	4600	96600	19320	19320	135240	27048	162288	150.27
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals		2610	2600	104000	5200	109200	21840	21840	152880	30576	183456	70.56
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo		3240	2600	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	100.41

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost					
														Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
12	Salt	Salt	3000	4000	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	65.27	66.37	39.82
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	148000	7400	155400	31080	31080	217560	43512	261072	77.70	79.01	47.41
Method 3 [Cargo unloaded onto truck (through Hopper) & moved to storage yard within port premises for Storage (beyond 1KM)]															
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	75.79	77.06	46.24
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	84.21	85.63	51.38
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	102.31	104.03	62.42
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	140000	7000	147000	29400	29400	205800	41160	246960	61.74	61.74	61.74
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	78.40	79.72	47.83
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	4380	5000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	69.15	70.31	42.19
														For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets	
														69.15	69.15
														Iron	Iron

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
												Ore & Iron ore pellets	Ore & Iron ore pellets
7		Bentonite & Bauxite		4000	140000	7000	147000	29400	29400	205800	41160	246960	61.74
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA NA
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	1080	1080	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA NA
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	2610	2600	116000	5800	121800	24360	24360	170520	34104	204624	78.70
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	3240	2600	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	108.55
12	Salt	Salt	3000	4000	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	70.56
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	160000	8000	168000	33600	33600	235200	47040	282240	84.00
Method 4 [Cargo unloaded onto wharf & loaded onto trucks & going to consignees premises]													
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	15.68
2	Fertilizer-	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	17.42

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
	Raw Materials												
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	21.17 21.52 12.91
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17 21.17 21.17
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	23.52 23.92 14.35
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.	4380	5000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	16.93 17.22 10.33
													For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets
													16.93 Iron Ore & Iron ore pellets
7		Bentonite & Bauxite		4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17 21.52 12.91
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	56.45 57.40 34.44
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	1080	1080	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	78.40 79.72 47.83

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy		
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost					
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%		
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	2610	2600	24000	1200	25200	5040	5040	35280	7056	42336	16.28	16.56	9.94
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	3240	2600	36000	1800	37800	7560	7560	52920	10584	63504	24.42	24.84	14.90
12	Salt	Salt	3000	4000	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	21.17	21.52	12.91
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	48000	2400	50400	10080	10080	70560	14112	84672	25.20	25.62	15.37
	Method 5 [Cargo Unloaded onto Wharf and Loaded onto trucks and transported to storage Yards (beyond 1KM)]														
1	Finished Fertilizers	urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	2700	2700	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	83.63	85.03	51.02
2	Fertilizer-Raw Materials	Sulphur, rock phosphate	2430	2430	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	92.92	94.48	56.69
3	Food Grains	Food grains & Oil Extractions	1980	2000	128000	6400	134400	26880	26880	188160	37632	225792	112.90	114.80	68.88
4	Non Coking Coal	Non coking coal (thermal coal)	3000	4000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	86.44	86.44	86.44
5	Coking Coal	Coking Coal	2700	3600	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	96.04	97.66	58.60
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Baux-	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Con-	4380	5000	232000	11600	243600	48720	48720	341040	68208	409248	81.85	83.23	49.94

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost					
													Foreign 95.86%	Coastal 4.14%	
	ite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	centrate.													
													For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets		
													81.85 Iron Ore & Iron ore pellets	81.85 Iron Ore & Iron ore pellets	
7		Bentonite & Bauxite	4000	196000	9800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	86.44	87.89	52.73	
8	Shredded Scrap	Shredded Scrap, Pig Iron, Ingots, HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	2100	1500	168000	8400	176400	35280	35280	246960	49392	296352	197.57	200.89	120.53
9	Heavy Melting Scrap	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	1080	1080	152000	7600	159600	31920	31920	223440	44688	268128	248.27	252.45	151.47
10	Other Ores and Minerals	Gypsum, Other Ores & Minerals	2610	2600	132000	6600	138600	27720	27720	194040	38808	232848	89.56	91.06	54.64
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	3240	2600	180000	9000	189000	37800	37800	264600	52920	317520	122.12	124.18	74.51
12	Salt	Salt	3000	4000	200000	10000	210000	42000	42000	294000	58800	352800	88.20	89.69	53.81
13	Alumina and Pig Iron	Alumina , Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	3360	3360	156000	7800	163800	32760	32760	229320	45864	275184	81.90	83.28	49.97

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy	
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost					
													Foreign 95.86%	Coastal 4.14%	
Method 2 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignees premises or vice versa]															
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	900	800	0	38500	38500	7700	7700	53900	10780	64680	80.85	82.21	49.33
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	1680	666	10000	7600	17600	3520	3520	24640	4928	29568	44.40	45.14	27.08
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	4080	3600	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	30.80	31.32	18.79
4		IRON & STEEL CR COILS		2100	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	52.80	53.69	32.21
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	840	1333	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	83.16	84.56	50.74
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA	NA
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		1100	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA	NA
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD		900	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	61.60	62.64	37.58
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	960	800	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	138.60	140.93	84.56
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	1440	1000	60000	6000	66000	13200	13200	92400	18480	110880	110.88	112.75	67.65
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	1500	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA	NA
Method 3 [Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa]															
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	900	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	NA	NA
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	1680	666	59500	10350	69850	13970	13970	97790	19558	117348	176.20	179.17	107.50
3	Iron and	IRON & STEEL HR	4080	3600	222000	22200	244200	48840	48840	341880	68376	410256	113.96	115.88	69.53

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
	steel- coils and slabs	COILS											
4		IRON & STEEL CR COILS		2100	205000	20500	225500	45100	45100	315700	63140	378840	180.40 183.44 110.06
5	Iron and steel- pipes, tubes, plates	IRON & STEEL PLATES & SLABS	840	1333	175000	17500	192500	38500	38500	269500	53900	323400	242.55 246.63 147.98
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts		800	84000	8400	92400	18480	18480	129360	25872	155232	194.04 197.31 118.39
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts		1100	151500	15150	166650	33330	33330	233310	46662	279972	254.52 258.81 155.29
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD		900	101000	10100	111100	22220	22220	155540	31108	186648	207.39 210.88 126.53
9	Timber logs- Soft	TIMBER LOGS-SOFT	960	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00 NA NA
10	Timber logs- Hard	TIMBER LOGS-HARD	1440	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00 NA NA
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	1500	900	92500	9250	101750	20350	20350	142450	28490	170940	189.93 193.13 115.88
	Method 4 [Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks & transported to storage yard within the port premises or vice versa]												
1	Bagged cargo	BAGGED CARGO	900	800	33000	41800	74800	14960	14960	104720	20944	125664	157.08 159.73 95.84
2	Jumbo Bags	JUMBO BAGS	1680	666	59000	10300	69300	13860	13860	97020	19404	116424	174.81 177.75 106.65
3	Iron and steel- coils and slabs	IRON & STEEL HR COILS	4080	3600	222000	22200	244200	48840	48840	341880	68376	410256	113.96 115.88 69.53
4		IRON & STEEL CR COILS		2100	205000	20500	225500	45100	45100	315700	63140	378840	180.40 183.44 110.06
5	Iron and steel- pipes,	IRON & STEEL PLATES & SLABS	840	1333	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00 NA NA

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (as per guidelines) (in tonne)	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost					Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff per tonne per shift considering coastal concession policy
					Equipment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost			
												Foreign 95.86%	Coastal 4.14%
	tubes, plates												
6		IRON & STEEL PIPES of <3 Mts	800	84000	8400	92400	18480	18480	129360	25872	155232	194.04	197.31 118.39
7		IRON & STEEL PIPES of >3 Mts	1100	151500	15150	166650	33330	33330	233310	46662	279972	254.52	258.81 155.29
8		UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	900	101000	10100	111100	22220	22220	155540	31108	186648	207.39	210.88 126.53
9	Timber logs-Soft	TIMBER LOGS-SOFT	960	800	145000	14500	159500	31900	31900	223300	44660	267960	334.95 340.59 204.35
10	Timber logs-Hard	TIMBER LOGS-HARD	1440	1000	148500	14850	163350	32670	32670	228690	45738	274428	274.43 279.05 167.43
11	Granites and Marbles	GRANITES & MARBLE	1500	900	118000	11800	129800	25960	25960	181720	36344	218064	242.29 246.37 147.82

Annex - VI

KANDLA PORT TRUST
UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES
Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons / trucks.

(v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.

(vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

(II). General conditions:

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

(a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

(b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

(a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

(a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

(i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

(ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

(b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(v). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.

(vi). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

(vii). (a). The tariff notified is ceiling level.

(b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(c). The authorized agent may also, if he so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(viii). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.

(ix). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.

(x). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.

(xi). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year.

(xii). (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.

(b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.

(c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.

(d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.

(e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.

(f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.

(xiii). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

(xiv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

(xv). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.

(xvi). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

(xvii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

(xviii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(xix). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

(xx). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.

(a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.

(b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(As and when there is a change in the policy direction is issued by the Government on coastal concession, the same will be communicated to the port.)

(III). Ceiling Tariff for Stevedoring (ST) and Shore handling (SH) Operations at KPT

(a). DRY BULK CARGO (DB):

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-DB (WITH WINCHMAN-FOREIGNRATE	ST-DB (WITH WINCH MAN COAST AL RATE	ST-DB (WITH OUT WINCH MAN) FOR-EIGN RATE	ST-DB (WITH OUT WINCH MAN) COAST AL RATE	SH-M1 FOR-EIGN RATE	SH-M1 COAS TAL RATE	SH-M2 FOR-EIGN RATE	SH-M2 COAS TAL RATE	SH-M3 FOR-EIGN RATE	SH-M3 COAS TAL RATE	SH-M4 FOR-EIGN RATE	SH-M4 COAS TAL RATE	SH-M5 FOR-EIGN RATE	SH-M5 COAS TAL RATE
1	FINISHED FERTILIZER urea, dap, sop, npk, ammonium nitrate etc.	67.21	40.33	62.36	37.42	15.94	9.56	69.09	41.45	77.06	46.24	15.94	9.56	85.03	51.02
2	Fertilizer raw material sulphur, rock phosphate	74.68	44.81	69.29	41.57	13.29	7.97	76.77	46.06	85.63	51.38	17.72	10.63	94.48	56.69
3	Food grains & Oil Extractions	90.73	54.44	84.19	50.51	21.52	12.91	93.27	55.96	104.03	62.42	21.52	12.91	114.80	68.88
4	Non coking coal (thermal coal)	65.79	65.79	62.00	62.00	10.76	10.76	65.27	65.27	61.74	61.74	21.17	21.17	86.44	86.44

5	Coking Coal	74.33	44.60	69.49	41.69	11.96	7.18	73.74	44.24	79.72	47.83	23.92	14.35	97.66	58.60
6	Iron Ore, Iron Ore pellets, Mill Scale, Copper Concentrate, Zinc Concentrate & Lead Concentrate.														
(a).	For other than Iron Ore & Iron Ore Pellets	53.52	32.11	50.03	30.02	8.61	5.17	66.01	39.61	70.31	42.19	17.22	10.33	83.23	49.94
(b).	Iron ore and iron ore pellets	52.63	52.63	49.00	49.00	8.47	8.47	64.92	64.92	69.15	69.15	16.93	16.93	81.85	81.85
7	Bentonite & Bauxite	66.90	40.14	62.54	37.52	10.76	6.46	66.37	39.82	62.78	37.67	21.52	12.91	87.89	52.73
8	Shredded Scrap, Pig Iron Ingots HB Iron, Aluminium Ingots and similar Dry Cargo	134.64	80.78	125.92	75.55	0.00	0.00	110.01	66.01	0.00	0.00	57.40	34.44	200.89	120.53
9	Heavy Melting Scrap & Boulder Stones	187.00	112.20	174.89	104.93	0.00	0.00	152.80	91.68	0.00	0.00	79.72	47.83	252.45	151.47
10	Gypsum, Other Ores & Minerals	69.79	41.88	64.76	38.86	12.42	7.45	71.75	43.05	80.03	48.02	16.56	9.94	91.06	54.64
11	Limestone, Dolomite, Clay, Sand, Stone chips, Stone Crushed Metal & other similar cargo	69.79	41.88	64.76	38.86	12.42	7.45	102.10	61.26	110.38	66.23	24.84	14.90	124.18	74.51
12	Salt	66.90	40.14	62.54	37.52	10.76	6.46	66.37	39.82	71.75	43.05	21.52	12.91	89.69	53.81
13	Alumina, Pig Iron & similar Dry Bulk Cargo	54.01	32.41	50.11	30.07	12.81	7.69	79.01	47.41	85.41	51.25	25.62	15.37	83.28	49.97

(b). **BREAK BULK CARGO (BB)**

Sr. No.	COMMODITY GROUP	ST-BB (WITH WINCH-MAN FOREIGN RATE)	ST-BB (WITH WINCH-MAN COASTAL RATE)	ST-BB (WITH-OUT WINCH-MAN) FOREIGN RATE	ST-BB (WITH-OUT WINCH-MAN) COASTAL RATE	SH-M1 FOREIGN RATE	SH-M1 COASTAL RATE	SH-M2 FOREIGN RATE	SH-M2 COASTAL RATE	SH-M3 FOREIGN RATE	SH-M3 COASTAL RATE	SH-M4 FOREIGN RATE	SH-M4 COASTAL RATE
1	BAGGED CARGO	190.03	114.02	176.40	105.84	0.00	0.00	82.21	49.33	0.00	0.00	159.73	95.84
2	JUMBO BAGS	193.64	116.18	177.27	106.36	45.14	27.08	45.14	27.08	179.17	107.50	177.75	106.65
3	IRON & STEEL HR COILS	76.38	45.83	72.75	43.65	-	-	31.32	18.79	115.88	69.53	115.88	69.53

4	IRON & STEEL COILS	-	-	-	-	31.32	18.79	-	-	-	-	-	-	-
5	IRON & STEEL CR COILS	130.94	78.56	124.71	74.83	-	-	53.69	32.21	183.44	110.06	183.44	110.06	
6	IRON & STEEL PLATES & SLABS	179.37	107.62	169.55	101.73	70.47	42.28	84.56	50.74	246.63	147.98	0.00	0.00	
7	IRON & STEEL PIPES of <3 mtrs.	192.10	115.26	175.75	105.45	56.37	33.82	0.00	0.00	197.31	118.39	197.31	118.39	
8	IRON & STEEL PIPES of >3 mtrs.	139.71	83.83	127.82	76.69	41.00	24.60	0.00	0.00	258.81	155.29	258.81	155.29	
9	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	185.94	111.56	171.41	102.85	50.11	30.07	62.64	37.58	210.88	126.53	210.88	126.53	
10	TIMBER LOGS-SOFT	202.06	121.24	188.43	113.06	0.00	0.00	140.93	84.56	0.00	0.00	340.59	204.35	
11	TIMBER LOGS-HARD	144.57	86.74	133.66	80.20	0.00	0.00	112.75	67.65	0.00	0.00	279.05	167.43	
12	GRANITES & MARBLE	218.52	131.11	206.41	123.85	52.20	31.32	0.00	0.00	193.13	115.88	246.37	147.82	

* Following abbreviations are used in SOR:

ST – DB – Stevedoring Operations – Dry Bulk

SH – M1 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 1 –

Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises.

SH – M2 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 2 -

Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises.

SH – M3 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 3 -

Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage.

SH – M4 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 4 -

Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.

SH – M5 – Shore Handling – Dry Bulk - Method 5 -

Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.

ST – BB – Stevedoring Operations – Break Bulk

SH – M1 – Shore Handling – Break Bulk - Method 1 –

Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa.

SH – M2 – Shore Handling – Break Bulk - Method 2 –

Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa.

SH – M3 – Shore Handling – Break Bulk - Method 3 -

Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa.

SH – M4 – Shore Handling – Break Bulk - Method 4 -

Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa.

Performance Standard**A. For Dry Bulk Cargo:**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

B. For Break Bulk Cargo:

Sr. No.	COMMODITY GROUP	PERFORMANCE STANDARD PER DAY(MT)
1	BAGGED CARGO	2400
2	JUMBO BAGS	2000
3	IRON & STEEL COILS	10800
4	IRON & STEEL PLATES & SLABS	4000
5	IRON & STEEL PIPES	3000
6	UNSPECIFIED IRON & STEEL like TUBES, BEAMS & WIRE ROD	2700
7	TIMBER LOGS-SOFT	2400
8	TIMBER LOGS-HARD	3000
9	GRANITES & MARBLE	2700